This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

**Usage guidelines**

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

**About Google Book Search**

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

**A propos de ce livre**

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

**Consignes d'utilisation**

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.

+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.

+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.

+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

**À propos du service Google Recherche de Livres**

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`

STANFORD UNIVERSITY LIBRARIES

Cluzon

# RÉCLAMATIONS

DES COMMUNES

## DE VILLENEUVE-LA-RIVIÈRE, CORNELLA-LA-RIVIÈRE,

## PÉZILLA, BAHO ET SAINT-ESTÈVE,

APPUYÉES

**par la commune de Saint-Laurent-de-la-Salanque,**

CONTRE

## LE PROJET DE DIRECTION

**DE LA PARTIE QUI RESTE A CONSTRUIRE DE LA ROUTE DÉPARTEMENTALE N° 5,**

*AVEC DEUX CARTES EXPLICATIVES DES LIEUX.*

**PERPIGNAN,**
IMPRIMERIE DE J.-B. ALZINE.
1842.

STANFORD UNIVERSITY LIBRARY

STANFORD
LIBRARIES

# RÉCLAMATIONS

DES COMMUNES

## DE VILLENEUVE-LA-RIVIÈRE, CORNELLA-LA-RIVIÈRE,

## PÉZILLA, BAHO ET SAINT-ESTÈVE,

**appuyées par la commune de Saint-Laurent-de-la-Salanque,**

CONTRE

## LE PROJET DE DIRECTION

**DE LA PARTIE QUI RESTE A CONSTRUIRE DE LA ROUTE**

**DÉPARTEMENTALE N° 5,**

*AVEC DEUX CARTES EXPLICATIVES DES LIEUX.*

PERPIGNAN,
IMPRIMERIE DE J.-B. ALZINE.
1842.

11944

72-
03
04

# RÉCLAMATION

## DE LA COMMUNE DE VILLENEUVE-LA-RIVIÈRE.

*A Son Excellence, M. le Secrétaire d'Etat,*

*Ministre des Travaux publics.*

**Monsieur le Ministre,**

Les soussignés, propriétaires à Villeneuve-la-Rivière, département des Pyrénées-Orientales, premier arrondissement, viennent réclamer respectueusement contre la direction qui va être donnée à une partie de la route départementale n° 5, et ont l'honneur de vous exposer ce qui suit :

Dans la belle plaine du premier arrondissement, les terres les plus riches et le plus lourdement imposées sont celles qui, indépendamment de la bonne nature du sol, jouissent des bienfaits de l'irrigation.

Au nombre des communes les plus intéressantes sous ce double rapport, on remarque celles qui sont assises sur les rives de la Tet.

Depuis longues années, les communes de la rive droite étaient desservies par la belle route royale n° 116; celles de la rive gauche, au contraire, étaient complètement oubliées dans la distribution des faveurs départementales, lorsqu'enfin le Conseil-Général voulut les tirer du déplorable abandon dans lequel elles languissaient. Il crut atteindre ce but en votant dans sa séance du 24 août 1826, d'abord le prolongement de la route n° 1, depuis Rivesaltes jusqu'à Notre-Dame-de-Remède par Peyrestortes, Baixas, Pézilla et Cornella, et ensuite la création d'une route n° 5 partant de la digue d'Orry (Perpignan) et aboutissant à la partie dite la garrigue de Villeneuve.

Dans cette délibération, le Conseil-Général se préoccupait de deux grands intérêts.

Par la route n° 1 à prolonger, il voulait ouvrir aux communes de Cornella, Pézilla, Villeneuve, Baho et Saint-Estève, une voie avantageuse pour le transport de leurs vins à la plage de Saint-Laurent; et par la route n° 5, il avait en vue de favoriser l'enlèvement de ces mêmes vins et des denrées destinés soit au port de Port-Vendres, soit au commerce ou au marché de Perpignan.

Mais mal informé sur les lignes à suivre pour satisfaire cette

utilité départementale à laquelle il visait, le Conseil-Général tomba dans une double erreur.

Le prolongement de la route n° 1 ne sert nullement aux transports des vins à Saint-Laurent:

1° Parce que la distance par cette route est d'environ quatre mille mètres plus longue que par les autres routes de la plaine;

2° Parce que construite sur des coteaux déserts, la partie prolongée offre des pentes et contre-pentes si pénibles que les voitures ne peuvent la suivre avec leur plein chargement, tandis qu'elles trouvent, au contraire, dans la plaine, des routes agréables et fréquentées, qui les conduisent à Saint-Laurent par une pente douce et régulière, favorable à de forts chargements.

La seconde partie du vote du Conseil-Général en 1826, s'applique à la route n° 5.

On ne comprend pas l'utilité départementale dans la direction assignée à cette route par le vote du Conseil. La création d'une ligne s'appuyant sur Perpignan était indispensable pour procurer aux cinq communes assises sur la rive gauche de la Tet, une communication large et facile que réclamaient l'agriculture et le commerce. Mais pour présenter toute l'utilité dont elle était susceptible, cette ligne aurait dû toucher aux cinq communes et aboutir à Notre-Dame-de-Remède en face de Millas, chef-lieu de canton, situé sur l'autre rive de la Tet, auquel elle aurait été rattachée par le pont que l'on va construire en cette partie. Là était la véritable utilité départementale, et dans cette pensée le prolongement de la route n° 1, qui était écarté, procurait au

département l'économie d'une dépense considérable faite au grand regret de tous ceux qui connaissent les lieux et sont désintéressés dans la question *.

Mais, en admettant le prolongement de la route n° 1 tel qu'il existe, la route n° 5 partant de la digue d'Orry devait forcément toucher à Saint-Estève, Baho, Villeneuve, et aboutir à Pézilla, en s'y rattachant à la route n° 1.

Cette ligne, passant par les communes échelonées sur la rive gauche de la Tet, était si clairement indiquée par la situation des lieux et l'utilité départementale, qu'il n'est pas d'ingénieur qui, libre dans son action, n'en eût été frappé et ne l'eût adoptée. Eh quoi! lorsqu'il est si aisé de lier entr'elles, par une ligne quasi droite, cinq communes voisines du chef-lieu et lourdement imposées; lorsqu'on peut, sans dévier, satisfaire leur vœu le plus pressant, alléger leurs charges en chemins vicinaux qu'elles ne peuvent suffire à entretenir, est-il possible qu'au nom de l'utilité départementale on préfère suivre un tracé bizarre, tou-

* Prise au point de vue de l'intérêt départemental, la route n° 1, de Rivesaltes à la mer, était réellement nécessaire, parce qu'elle ouvrait une voie facile sur Saint-Laurent, lieu d'embarquement si favorable aux besoins du commerce dans la plaine. De plus, il était juste de l'accorder à la ville de Rivesaltes, chef-lieu de canton, commerçant, populeux et riche en produits variés. — Le prolongement de cette ligne était même très convenable jusqu'à Baixas, en passant par Perrestortes; mais, comment le justifier depuis Baixas jusqu'à Notre-Dame-de-Remède?... Il est inutile aux communes des deux rives de la Tet, pour le transport de leurs denrées à Saint-Laurent, puisque ce transport est bien plus prompt et plus facile par la route n° 5, ainsi que le démontre la réclamation ci-après de Corneilla et Pézilla.

cher à une commune, puis en abandonner deux autres, aboutir non pas à une commune, mais à un coteau de vignobles, et à fin de compte, augmenter la distance à parcourir pour Villeneuve de dix-sept cents mètres et pour Pézilla et Cornella de quatre cent trente-six mètres ?

Telle fut pourtant la seconde erreur du Conseil-Général dans sa session de 1826.

Cependant les communes de Cornella et Pézilla, averties de ces deux votes funestes, essayèrent d'en arrêter les effets par des réclamations adressées à la Préfecture. De leur côté, Baho et Villeneuve agirent auprès des Préfets qui se succédèrent. Néanmoins, la route n° 1 se poursuivit; et pour celle n° 5, on promit de faire droit au vœu des communes quand viendrait l'époque de l'exécution; mais nonobstant ces promesses, la route, qui fut peu après construite jusqu'à Saint-Estève, allait être continuée par les coteaux en conformité du vote du Conseil-Général. A cette nouvelle, les communes s'émurent et réclamèrent auprès du Conseil d'arrondissement et du Conseil-Général.

Dans leur session de 1836, ces deux corps, appréciant la vérité des plaintes, firent droit à la demande *. Les termes de ces délibérations sont précis; et dans la sienne, le Conseil-Général demanda à M. l'ingénieur en chef, pour la session suivante, un projet qui répondît au vœu des communes.

AINSI FUT RECONNU LE VÉRITABLE PRINCIPE EN VUE DUQUEL LA

* Voir les procès-verbaux de délibération.

ROUTE N° 5 AURAIT DU ÊTRE CRÉÉE. Le vote de 1826 était donc rapporté; car c'est sur les réclamations qui l'attaquaient, que le Conseil-Général, dix ans après, prenait une délibération contraire.

Protégées par ce vote, les communes virent continuer la route n° 5 de Saint-Estève à Baho, et il ne resta alors en lacune que la partie de Baho jusqu'à l'embranchement avec la route n° 1, en passant par Villeneuve.

Il semblait naturel de croire qu'une question, si nettement tranchée en 1836 par le Conseil-Général, au profit des communes, n'était plus douteuse, et qu'il n'y avait d'autre parti à prendre que de diriger sur Villeneuve la route n° 5 pour l'embrancher à Pézilla avec celle n° 1. Mais nullement; dans la dernière session et la veille, ou le jour même de l'ouverture, M. l'ingénieur en chef, au lieu d'apporter le seul projet demandé par le conseil en 1836, apporta deux projets: l'un se dirigeant sur Pézilla par Villeneuve, le seul qu'il eût dû présenter; l'autre abandonnant Villeneuve, montant sur le coteau à dix-sept cents mètres, au nord de cette commune, et s'embranchant à ce point avec la route n° 1 qui y avait été conduite contre l'intérêt départemental, d'après le vote de 1826, excellent moyen pour sacrifier Baho, Villeneuve, et commander l'embranchement sur ce point si favorable à d'autres intérêts.

Ce second projet n'aurait pas dû être apporté au Conseil-Général:

1° Parce qu'il était contraire en tout point au vote antérieur de 1836;

2° Parce qu'il allongeait de quatre cent trente-six mètres la distance à parcourir entre Baho et Pézilla;

3° Parce que de l'aveu même de M. l'ingénieur en chef, *ce projet ne satisfaisait qu'imparfaitement le but que l'on s'était proposé en demandant le classement de la route* n° 5. Ce sont les termes fidèles du rapport de M. l'ingénieur en chef, rapport joint au dossier; et M. l'ingénieur ordinaire exprime aussi la même opinion*.

Qu'est-il résulté de la présentation de ce double projet? que le Conseil-Général oubliant le vote de 1836 que personne ne prenait le soin de lui rappeler; ignorant les justes réclamations que Villeneuve devait nécessairement élever, réclamations qui n'avaient pu surgir encore, à cause de l'apport si tardif de ces deux projets que M. le Préfet n'avait pas même eu le temps d'examiner, se prononça à l'instant pour celui qui devait coûter le moins; et certes, sa sagesse en eût décidé tout autrement, si on lui eût représenté que l'utilité de la route était manquée et qu'en 1836, il avait consacré un principe contraire qui n'était pas présent alors à son esprit; ce principe ne fut donc ni discuté ni rétracté.

Tel est l'exposé fidèle des faits jusqu'à ce jour.

Dans cette situation, M. le Ministre, la commune de Villeneuve ose mettre en vous toute sa confiance. Vous seul pouvez conjurer par un sage ajournement le sort fâcheux qui la menace. Vous ne voudrez pas que le Conseil-Général de 1841

* Voir les rapports de MM. les ingénieurs.

puisse regretter d'avoir émis un vote funeste à l'intérêt du département d'abord, et à la commune de Villeneuve en particulier. Vous préférerez sans doute lui soumettre de nouveau la question afin qu'il la résolve après un mûr examen, dans lequel il aura à apprécier, avec les observations que nous avons l'honneur de vous soumettre, sa propre délibération de 1836, *oubliée et non point rapportée.* Il ne sera pas dit enfin que, sous un régime de justice et d'égalité civile, la commune de Villeneuve soit exclue d'un bénéfice auquel elle doit participer aux mêmes titres qu'y participent les quatre autres communes situées sur la même ligne et absolument dans les mêmes conditions qu'elle.

L'exposé des faits qui précède suffira sans doute pour vous convaincre des droits acquis à la commune de Villeneuve; mais, à plus forte raison, en serez-vous pénétré, M. le Ministre, si vous daignez prêter encore votre attention aux observations suivantes:

1° Les routes départementales ont pour principal objet de favoriser l'agriculture et l'industrie d'un pays; elles doivent, autant que possible, rattacher au chef-lieu les communes voisines d'une ligne à tracer entre les divers points qu'on veut relier.

D'après ces principes partout appliqués, Villeneuve devait être forcément un des points de passage de la route n° 5. Ce sont ces principes qui ont dirigé, par Saint-Estève et Baho, la même route n° 5, et par Pézilla et Cornella la route n° 1. Bien plus, ils ont été soutenus et appliqués même dans une question de route royale, c'est-à-dire dans le changement de direction de celle n° 116, en-

tre le Soler et Ille. La route, passant seulement par Corbère a été abandonnée pour une ligne nouvelle touchant à Saint-Féliu d'Avall, Saint-Féliu d'Amont, Millas et Néfiach.

Villeneuve a donc des droits incontestables, *inhérents à sa propre situation*, et d'un autre côté, bien que cette commune ne soit pas des plus importantes, constatons, en passant, qu'elle compte trois cent cinquante habitants et paie deux mille huit cents francs de contributions à l'État.

M. l'ingénieur en chef et M. l'ingénieur ordinaire du département reconnaissent, dans leurs rapports annexés aux projets présentés, que la ligne sur Villeneuve et Pézilla *réalise complètement l'intérêt départemental qu'on a eu en vue lors du classement de la route* n° 5, tandis que la ligne contraire n'a pour elle que l'économie.

Mais, pour faire de l'économie, le département doit-il manquer le but qu'il s'est proposé? — peut-il hésiter à dépenser une somme double, s'il s'agit de donner à la route toute cette utilité en vue de laquelle elle a été créée? Opérer autrement, serait donner mauvais emploi aux fonds départementaux et l'économie n'absoudrait pas du reproche: que si le département ne peut mettre de suite à exécution le projet le plus utile, mais le plus coûteux, le parti le plus convenable est l'ajournement, qui ne compromet rien du présent et laisse entier l'avenir;

2° Dira-t-on qu'après avoir touché à Villeneuve, la route n° 5, dirigée sur Pézilla, serait une répétition de la route n° 1 qui va à Pézilla le long des coteaux, et passe au nord de Villeneuve?

Nous répondrons : *Que la route* n° 1 *a sa direction, son but indépendants de la direction, du but de la route* n° 5. L'une est au pied du coteau, l'autre est au milieu de la plaine. Elles doivent s'embrancher, il est vrai, mais après avoir desservi les communes de la rive gauche de la Tet; Pézilla et Cornella doivent être desservis par la route n° 1, tandis que Saint-Estève, Baho et Villeneuve doivent l'être par la route n° 5.

Pour favoriser certains intérêts qui n'étaient pas ceux des communes, au lieu de faire descendre la route n° 1 de Baixas sur le coteau de Pézilla, on la conduisit sur celui de Villeneuve, à dix-sept cents mètres au nord de cette commune ; et de là, on la continua sur Pézilla.

Mais pourquoi faire descendre la route n° 1 au nord de Villeneuve et non point au nord de Pézilla? L'intention est facile à comprendre.

Par une diagonale partant de Baho et rejoignant le coteau, on embranchera la route n° 5 avec celle n° 1. L'utilité départementale ne sera pas satisfaite, il est vrai; la pensée du Conseil-Général sera méconnue, une commune entière sera sacrifiée; d'autres seront lésées, car la ligne sera plus longue; mais qu'importe? On répondra que l'intérêt départemental s'en trouvera bien, parce que la route ne coûtera que la moitié de ce qu'elle eût coûté sur Pézilla, et tout ira pour le mieux.....

3° La ligne sur Pézilla par Villeneuve épargnerait à ces deux communes le chemin vicinal qui les lie, et leur permettrait de reporter, sur leurs autres chemins, les faibles ressources dont elles

disposent. Cette considération est importante, maintenant surtout que l'administration s'occupe avec sollicitude d'améliorer les communications existantes et d'en augmenter le nombre là où elles ne suffisent point.

4° Une carrière de pierre, propre à la construction, dite *carrière de las Fonts*, est située au nord de Villeneuve par-delà le coteau. On y aboutit par la route n° 1, à laquelle conduit un chemin vicinal de Villeneuve. La diagonale, allant de Baho vers le coteau et sacrifiant Villeneuve, abrègerait la distance de mille mètres environ, comparativement au trajet à faire d'abord par la route n° 5 jusqu'à Villeneuve, et ensuite par le chemin vicinal jusqu'à la rencontre de la route n° 1. Mais mieux vaut que les transports de pierre aient à parcourir mille mètres de plus et épargner aux habitants de Villeneuve, dix-sept cents mètres qu'ils auraient à faire de l'embranchement de la diagonale jusqu'à leur commune, et aux habitants de Pézilla et Cornella, quatre cent trente-six mètres qu'ils devraient parcourir de plus par la direction que Villeneuve repousse.

Pour conduire la route vers le coteau, on s'est fortement attaché à la cause de cette carrière, *beaucoup plus même que ses propriétaires n'eussent osé l'espérer;* on s'en est fait un moyen contre Villeneuve, comme si l'intérêt que peut inspirer une entreprise particulière, comportait d'être mis en présence de celui que commande une commune.

Mais ajoutons encore que la carrière en question n'a pas l'importance qu'on voudrait lui attribuer. Elle n'occupe en moyenne

que dix ouvriers par jour, qui extrayent environ huit cents mètres cubes de pierre par an, équivalant à une somme de trente-deux mille francs.

Du reste, la direction de la route n° 5 par Villeneuve ne ferait pas le moindre mal à la carrière; la pierre de taille continuerait d'être transportée par le chemin vicinal qui relie la route n° 1 à Villeneuve; ces transports ont toujours été faits par des charretiers pris à la *journée;* le coût de la pierre ne s'en ressentirait aucunement, et la preuve en est en ceci: Qu'aujourd'hui que le transport se fait de Perpignan à Baho par la route n° 5, et de Baho jusqu'à la rencontre de la route n° 1 par des lignes vicinales, le prix de la pierre est resté ce qu'il était au temps où le trajet tout entier se faisait par les lignes vicinales fort mal entretenues d'ailleurs.

C'est vainement qu'on voudrait chercher, dans la direction sur Pézilla par Villeneuve, un préjudice quelconque pour les communes de Calce et de Baixas qui ont de si rares rapports avec les populations réclamantes. Ces communes auront la route n° 1 pour aboutir à Pézilla et Cornella, le chemin vicinal, à partir du coteau seulement, pour arriver en droite ligne à Villeneuve, et le chemin dit du Pla de Baho pour rejoindre la route n° 5, soit à Baho, soit en amont de Saint-Estève*.

Si quelques résistances s'élevaient de Pézilla ou Baixas, elles ne mériteraient pas assurément d'être prises au sérieux. Pour les apprécier, il suffit de savoir que celles de Pézilla émanent uni-

* Voir les cartes dressées à l'appui.

quement de certains propriétaires qui, malgré les réclamations faites par leur commune en 1826, en 1836, et aujourd'hui encore, repoussent la ligne par ce triste motif qu'elle passerait sur leurs fonds, tandis qu'au contraire ils la défendraient si elle ne touchait que leurs voisins. — Ces résistances ont fait appel à d'autres qu'il est bon aussi d'expliquer pour le cas où elles surgiraient. Baixas, désolé de voir la route n° 1 délaissée par le commerce, voudrait l'animer. C'est déjà trop que la route n° 5, qu'on préfère, soit à la fois plus courte de quatre mille mètres, plus sûre et plus favorable au roulage, sans qu'il faille encore lui assurer une ligne plus courte de quatre cent trente-six mètres et reliant Villeneuve*.

Le Conseil-Général ne saurait s'arrêter un instant devant de si mesquines considérations; il lui faut des motifs d'un ordre plus relevé, et ces motifs sont à la fois le droit des communes et l'intérêt du département.

Pour frustrer la commune de Villeneuve, on invoque une économie de dix-neuf cents mètres de construction de route, économie à réaliser par l'adoption de la ligne diagonale vers le coteau. Mais, tout en rappelant que cette économie n'est possible *qu'en méconnaissant les volontés du Conseil-Général, en sacrifiant la véritable utilité de la route et l'intérêt que doit inspirer une commune,* nous montrerons, par un simple rapprochement, l'injustice criante que consacrerait une telle résolution.

* Après avoir obtenu le prolongement de la route n° 1, duquel une partie coûte si cher au département et profite si peu, Baixas, il faut en convenir, n'aurait pas bonne grâce à s'immiscer dans la question de Villeneuve qui repose sur les motifs les plus légitimes.

Tandis que Baixas, commune située *hors de la ligne à suivre pour la route* n° 1, *a obtenu une déviation de quatre mille mètres qui a considérablement augmenté la dépense*, serait-il possible qu'on refusât à la commune de Villeneuve le passage d'une ligne *que la situation des lieux commande*?

Ainsi, d'une part, on construit quatre mille mètres de route *en dehors d'une ligne obligée et en dépit de l'économie;* et d'autre part, on invoque une économie de dix-neuf cents mètres *pour abandonner une ligne obligée*, en sacrifiant, à la fois, l'utilité départementale et la commune de Villeneuve.

Nous ne tirerons aucune induction de ce rapprochement, dont nous laissons l'appréciation, M. le Ministre, à votre haute sagacité.

Telles sont, M. le Ministre, les observations qu'ont l'honneur de vous présenter respectueusement les principaux propriétaires de la commune de Villeneuve; pleins de confiance dans votre amour de la justice, dans votre éminent caractère, ils osent compter sur votre appui, parce qu'ils ont pour eux le droit et la vérité.

Prenant en considération les motifs qu'ils viennent de développer, daignez donc, M. le Ministre, suspendre l'approbation de la dernière décision du Conseil-Général, et ordonner l'ajournement de tous travaux quelconques sur la partie de la route n° 5, restant en lacune, jusqu'à la session prochaine du Conseil-Général, dans laquelle cette assemblée, mieux fixée sur le véritable intérêt départemental, confirmera de rechef, par une solution définitive, sa délibération de 1836 qu'il n'a pas rapportée.

Les soussignés joignent à ce mémoire l'extrait des deux délibérations précitées ; l'une du Conseil d'arrondissement du 25 juillet 1836, l'autre du Conseil-Général du 30 août même année.

Les soussignés vous prient d'agréer, avec l'expression de leur vive reconnaissance pour l'intérêt que vous daignerez leur accorder dans la juste cause qu'ils défendent, l'hommage des sentiments respectueux, avec lequel ils ont l'honneur d'être,

De votre Excellence,

MONSIEUR LE MINISTRE,

*Les très humbles et très obéissants serviteurs.*

Suivent trente-quatre signatures légalisées par M. le Maire de Villeneuve-la-Rivière.

Villeneuve-la-Rivière (Pyrénées-Orientales) le 12 novembre 1841.

# RÉCLAMATION

## DES COMMUNES DE CORNELLA-LA-RIVIÈRE ET PÉZILLA

*A Son Excellence, M. le Secrétaire d'État,*

*Ministre des Travaux publics*

Monsieur le Ministre,

Les soussignés, propriétaires dans les communes de Cornella-la-Rivière et Pézilla, situées dans le premier arrondissement des Pyrénées-Orientales, viennent joindre leurs réclamations très respectueuses à celles que la commune de Villemarve-la-Rivière s'occupe de vous présenter contre la dernière délibération du Conseil-Général, en ce qui touche la route départementale n° 5.

Cette délibération que le Conseil-Général regretterait d'avoir prise, dès qu'il connaîtrait les graves motifs sur lesquels les réclamations se fondent, conduirait la route vers le coteau au nord de Villeneuve, tandis qu'elle devrait, au contraire, se diriger sur Villeneuve, puis sur Pézilla, pour s'y rattacher à la route n° 1, laquelle aboutit à Notre-Dame-de-Remède en passant par Cornella-la-Rivière.

C'est en reliant les communes entr'elles, et avec le chef-lieu, que doit se réaliser cette utilité départementale et communale en vue de laquelle la route n° 5 fut créée. Telle a été la pensée du Conseil-Général; tel a été, tel est encore, à plus forte raison, le vœu des communes intéressées.

La direction de Baho vers le coteau serait vraiment déplorable; elle dépouillerait Villeneuve du passage de la route n° 5, auquel cette commune a autant de droits qu'aient pu y en avoir Saint-Estève et Baho, autant qu'en eussent à la ligne n° 1 Pézilla et Cornella-la-Rivière.

Elle augmenterait de quatre cent trente-six mètres la distance à parcourir entre Pézilla et Baho; et cela au grand préjudice des cinq communes de la rive gauche de la Tet, mais surtout de Pézilla et Cornella, communes supérieures à l'embranchement dont s'agit.

Le cultivateur, le propriétaire, le négociant, comptent l'économie parmi leurs premiers bénéfices. Abréger les distances, faire desservir autant que possible les communes par les routes, c'est augmenter les avantages, les moyens d'économie, les facilités

qu'on doit à l'agriculture, au commerce; c'est dans ce but que les routes départementales sont créées, et que les délégués, les élus des communes ne craignent pas d'augmenter les charges déjà si lourdes qui pèsent sur le contribuable.

Les coteaux des communes de Cornella, Pézilla, Villeneuve, Baho et Saint-Estève produisent d'excellents vins, corsés et propres par cela même au coupage. Ces vins sont achetés chaque année pour les entrepôts de Cette, Lyon, Châlons et Paris, et embarqués à Saint-Laurent ou à Port-Vendres. Quel que soit de ces deux ports celui où ils doivent être embarqués, c'est la route n° 5 qui les y conduit et non point la route n° 1 *.

Faut-il aller à Port-Vendres? la route n° 5 sera suivie jusqu'à Perpignan, c'est incontestable. Faut-il au contraire arriver à St.-Laurent? la même route n° 5 sera encore suivie, mais seulement

* Pour être vrais en tout, nous devons dire qu'après de grosses et longues pluies, lorsqu'une circulation active a rendu trop bourbeux le chemin dit du *Pla de Baho*, qu'ils suivent pour aboutir à la route n° 5, au-dessus de Saint-Estève, les transports de Cornella et Pézilla, mais ceux-là seulement, sont forcés de prendre la route n° 1 pour aller à Saint-Laurent.—De même aussi, lorsque les transports des cinq communes, arrivés au hameau du Vernet par la route départementale n° 5, savent qu'ils ne pourraient traverser l'Agly, enflée par une crue, au lieu de prendre le chemin de grande communication, ils remontent la route royale n° 9, traversent la rivière sur le Pont-Rouge, et prennent la route départementale n° 1 pour arriver à Saint-Laurent. —Mais, on le voit, ce sont là des cas de force majeure, de pure exception, et l'exception ne fait pas la règle. Du reste, elle ne se reproduira plus, dans le premier cas, lorsque Pézilla, Villeneuve et Baho seront reliés par la route n° 5 que nous demandons; ni dans le second, lorsqu'on aura construit le pont sur lequel le chemin de grande communication doit traverser l'Agly.

jusqu'à Saint-Estève, où l'on prendra un chemin communal qui aboutit à la route royale n° 9, et sur cette route, on rencontrera le chemin de grande communication qui conduira jusqu'à la mer; ce chemin sera terminé l'année prochaine.

Ainsi c'est évident: dans les deux cas, la route n° 1 est abandonnée; et, à l'appui de leur assertion, les soussignés ajoutent, certains de n'être pas démentis, que les transports de Cornella et Pézilla pour Saint-Laurent, coûteront, par les lignes de la plaine, terminées qu'elles soient, un quart de moins que par la route n° 1. Aussi, pas un seul chargement de vin de l'une ou l'autre des cinq communes de la rive gauche de la Tet qui prenne jamais la route n° 1, hors les cas de force majeure que nous avons réservés par note et qui, du reste, seront impossibles après l'achèvement de la route n° 5, et du chemin de grande communication de la *Salanque*.

La création de la route n° 1 fut une erreur du Conseil-Général qui la vota. Dans son amour du bien, il ne chercha qu'à favoriser le commerce et l'agriculture d'une partie de ce département, en leur ouvrant des communications faciles avec le chef-lieu et la côte. La route n° 5 répondait parfaitement au but que l'assemblée eut en vue. Ce but, le Conseil-Général le poursuit encore; mais les moyens qu'on lui a proposés pour l'atteindre le lui feraient complètement manquer, si votre haute sollicitude, M. le Ministre, n'intervenait pour faire ajourner, jusqu'à plus ample informé, la construction de la partie de la route n° 5,

restée en lacune, de la direction de laquelle dépend l'utilité départementale.

C'est trop déjà, beaucoup trop, que la route n° 1, pour laquelle tant de sommes ont été dépensées, ne réalise pas les espérances que le Conseil-Général y avait attachées sur la déclaration de ceux qui l'avaient si malheureusement informé.

La faute n'en est pas du moins aux communes de Cornelia et Pezilla, diverses fois, à partir de 1841, elles ont vivement réclamé contre une direction qui, par ses déviations étranges, allonge si fort le trajet à faire jusqu'à la mer. Un simple coup d'œil sur la carte des lieux vous dira, M. le Ministre, si la route n° 1 a pas été tracée d'abord pour Rivesaltes et subsidiairement pour Banyuls. Cette route, les communes des deux rives de la Tet, ne peuvent utiliser, entre Banyuls et Pezilla, elle ne représente au département qu'un capital perdu, vainement on y dépense encore des sommes considérables pour augmenter les rampes pénibles qu'on y rencontre, on ne la [illegible] [illegible] à vie [illegible] dans ses dépendances, dans ses [illegible] et [illegible], elle est [illegible] pour les transports qui la suivent, mais [illegible] des dépenses [illegible] les pentes sur ses pentes [illegible].

[illegible]

Les communes de Cornella et de Pézilla seraient donc bien malheureuses, M. le Ministre, si, après la direction funeste donnée à la route n° 1, elles devaient voir encore leurs intérêts cruellement froissés par l'embranchement de la route n° 5 sur le coteau de Villeneuve. Elles conjureront ce malheur, si vous daignez prendre en considération, non-seulement les graves motifs qu'elles viennent d'exposer, mais encore ceux, non moins graves, qu'a invoqués la commune de Villeneuve, et auxquels elles s'empressent de donner leur entière adhésion.

Tous ces arguments, empreints au coin du droit et de la vérité, trouveront crédit à vos yeux, M. le Ministre, et vous détermineront à faire suspendre les travaux sur la partie de la route n° 5, restant en lacune, jusqu'à la session prochaine du Conseil-Général. Parfaitement éclairée alors sur le véritable intérêt du département, cette assemblée prononcera, et nous avons foi dans sa justice comme dans sa sagesse.

Il serait possible que certains propriétaires de Pézilla réclamassent contre l'ajournement que les communes sollicitent de votre haute justice, M. le Ministre; mais qu'il soit permis aux soussignés de vous expliquer à l'avance le triste motif de la dissidence.

Parmi les propriétaires dont les fonds seraient atteints par la ligne de Villeneuve à Pézilla, les uns jugent sous l'impression d'une contrariété personnelle, et repoussent la ligne; mais les autres, et c'est le plus grand nombre, se plaçant à un point de vue plus digne et plus élevé, préfèrent n'écouter en cette

circonstance que l'intérêt de leur commune qui se concilie si bien avec l'intérêt du département*.

Les soussignés vous supplient, M. le Ministre, d'accueillir favorablement leurs réclamations, et de croire aux sentiments très respectueux avec lesquels ils ont l'honneur d'être,

De votre Excellence,

MONSIEUR LE MINISTRE,

*Les très humbles et très obéissants serviteurs.*

Suivent quatre-vingt-dix-sept signatures; savoir: soixante et onze de Cornella-la-Rivière, et vingt-six de Pézilla, légalisées par MM. les Maires de ces communes.

Pézilla, le 6 novembre 1841.

* Cette dissidence dans la commune de Pezilla n'existe plus, comme le prouve une nouvelle réclamation adressée à M. le Préfet d'un commun accord, et couverte de signatures. On la trouvera classée ci-après, selon sa date.

# RÉCLAMATION

# DE LA COMMUNE DE BAHO.

*A Son Excellence M. le Secrétaire d'Etat,*

*Ministre des Travaux publics.*

**Monsieur le Ministre,**

La commune de Baho a l'honneur de vous exposer respectueusement qu'elle est fort intéressée dans la question pour laquelle la commune de Villeneuve, sa voisine, est en instance devant vous, relativement à la direction de la route départementale n° 5.

En 1836, cette question avait été décidée par le Conseil-Général dans un sens favorable aux communes; et, par suite, la route qu'on voulait éloigner d'elles pour la conduire vers le coteau, fut dirigée sur Baho.

D'après cela, on devait s'attendre à voir, dirigée sur Villeneuve et puis sur Pézilla, la continuation de la ligne construite jusqu'à Baho; *mais, au contraire, on est revenu au même projet que le Conseil-Général avait condamné en* 1836, c'est-à-dire au projet de conduire la route vers le coteau de Villeneuve, en abandonnant le village de ce nom.

Dans de telles circonstances, la commune de Baho s'empresse de vous supplier de ne point donner votre approbation à ce funeste projet qui sacrifie une commune, et porte préjudice à plusieurs autres.

Seulement, qu'il soit permis aux soussignés de vous exposer, que la direction la plus économique et la plus favorable à la fois, pour aboutir à Villeneuve, serait celle qui traverserait le village de Baho, et suivrait le chemin vicinal de Villeneuve rectifié et élargi. *C'est ainsi qu'on a opéré pour cette même route* n° 5, *depuis la digue d'Orry jusqu'à Saint-Estève.*

En se bornant aux faibles acquisitions nécessaires pour rectifier et élargir le chemin, on atteindra le but le plus utile; on reliera les communes l'une à l'autre, et on donnera au département une route large, directe et belle qui coûtera infiniment moins qu'une route neuve à travers champs.

La commune de Baho, vous supplie donc instamment, M. le

Ministre, de vouloir bien prendre en considération ses plaintes contre l'exécution du malheureux projet qui dirige la route n° 5 au coteau de Villeneuve, et les vœux si légitimes qu'elle ose vous présenter pour que la ligne sur Villeneuve traverse la commune de Baho, et utilise, sauf les rectifications, le sol du chemin vicinal existant*.

Dans cette confiance, les sousignés ont l'honneur d'être,

De votre Excellence,

MONSIEUR LE MINISTRE,

*Les très humbles et très obéissants serviteurs.*

Suivent quarante-huit signatures légalisées par M. le Maire de Baho.

Baho, le 15 novembre 1841.

* Voir une nouvelle pétition adressée à M. le Préfet par la commune de Baho et rapportée ci-après.

# RÉCLAMATION

## DE LA COMMUNE DE SAINT-ESTÈVE.

*A Son Excellence, M. le Secrétaire d'État,*

*Ministre des Travaux publics*

**Monsieur le Ministre,**

La commune de Saint-Estève a l'honneur de vous présenter ses réclamations très respectueuses contre la direction qui serait donnée à la route départementale n° 5, partant de Perpignan, qu'on voudrait conduire au coteau de Villeneuve, au lieu de la faire aboutir à Prouilla, en passant par Villeneuve.

Dans sa séance de 1866, le Conseil-général décida que la di-

*rection que nous demandions alors, la même que nous demandons encore, serait donnée à la route.* Mais, aujourd'hui, ce vote du Conseil-Général ayant été oublié, nous verrions prévaloir la direction contraire, si votre sollicitude ne faisait suspendre l'exécution des travaux dont on ne tarderait pas à s'occuper.

L'intérêt du département est d'avoir une route *directe, qui lie avec Perpignan, les cinq communes de la rive gauche de la Tet,* et c'est, à plus forte raison, l'intérêt de ces mêmes communes, car le passage de la route doit favoriser leur prospérité, faciliter leurs transports, et leur épargner un chemin vicinal; d'où il suit, qu'elles pourront mieux entretenir les autres.

Mais, outre que la direction par Villeneuve est plus courte, pour aller à Pézilla et Cornella, que celle qui sacrifie cette première commune, daignez encore considérer, M. le Ministre, que pour le transport à la mer des vins des communes, la route par la plaine est, dans l'état actuel, d'un quart plus courte que la distance à parcourir par la route n° 1. *Pour favoriser cette route* n° 1, *on ne peut sacrifier Villeneuve et nuire en même temps à la route* n° 5, *qui serait soumise à une déviation contraire au vote émis par le Conseil-Général en* 1836.

Si la route n° 5 est placée dans de meilleures conditions, il ne serait ni digne, ni équitable de lui porter atteinte. L'intérêt départemental veut, au contraire, qu'on en tire tout le parti possible, et le Conseil-Général rendrait un grand service à l'agriculture et au commerce, si, pour favoriser l'enlèvement des vins de la rive gauche de la Tet, il décidait non seulement que, confor-

mément à sa délibération de 1836, la route n° 5 passera par Villeneuve et se rattachera à la route n° 1 à Pézilla ; mais encore, qu'un cantonnier sera chargé de l'entretien du chemin, dit de Vernet, qui relie la commune de Saint-Estève à la route royale n° 9, chemin que prennent tous les transports de vins pour Saint-Laurent dès qu'ils ont suivi, jusqu'à Saint-Estève, la route n° 5.

Ce chemin si fréquenté ne coûterait qu'un misérable entretien. Un autre motif qui le rend bien digne encore de la sollicitude du Conseil-Général, c'est qu'en temps d'inondation, lorsque la rivière de la Tet submerge la digue de Perpignan à laquelle aboutit la route n° 5, ce chemin, par sa situation élevée, demeure préservé et maintient les communications de Perpignan avec les communes de la rive gauche de la Tet et avec les jardins de la banlieue qui approvisionnent la ville.

Tels sont les graves motifs que j'ai l'honneur de vous exposer, M. le Ministre, la commune de Saint-Estève. Daignez les prendre en considération et agréer l'hommage du respect avec lequel je soussigné me suis l'honneur d'être,

De votre Excellence,

MONSIEUR LE MINISTRE,

Le très humble et très
obéissant serviteur,

Suivent trente-sept signatures tracées par M. le Maire de Saint-Estève.

Saint-Estève, le 11 novembre 1841.

# LES ÉLECTEURS ET LES MEMBRES
# DES CORPS MUNICIPAUX

DES COMMUNES

## DE VILLENEUVE-LA-RIVIÈRE, CORNELLA, PÉZILLA, BAHO ET SAINT-ESTÈVE,

***Pyrénées-Orientales.***

A Son Excellence, M. le Secrétaire d'État,

Ministre des Travaux publics.

**Monsieur le Ministre,**

Les communes de Villeneuve, Cornella, Pézilla, Baho et Saint-Estève, situées dans le premier arrondissement des Pyrénées-Orientales, *et peuplées ensemble de quatre mille trois cents ames* *, ont l'honneur de vous présenter leurs très humbles ré-

* Villeneuve 343, Cornella 1227, Pézilla 1331, Baho 716, Saint-Estève 704. — Total 4321 ames.

clamations contre la direction vicieuse qu'on voudrait donner à la route départementale n° 5, dans la partie restant en lacune, au-dessus de Baho.

La cause que soutiennent les cinq communes est celle du bon droit et de la vérité; l'intérêt privé seul la dispute, et comme il agit avec insistance, les soussignés vous prient respectueusement, M. le Ministre, de leur permettre d'ajouter certains développements aux motifs déjà exposés.

Oui, M. le Ministre, la question pendante n'est autre chose que la lutte de quelques intérêts privés contre le vœu des communes, contre l'intérêt du département. C'est une masse de quatre mille trois cents ames qui vous supplie de ne pas laisser s'accomplir une œuvre d'injustice; de ne pas permettre que les fonds départementaux, ces fonds dont elle a payé sa part, se dépensent autrement que pour une utilité générale bien constatée. Le Conseil du département, pénétré qu'il est de l'amour du bien, vous devra des actions de grâces, si votre prudente sollicitude daigne suspendre l'approbation d'un vote qu'il déplorerait dès qu'il aurait connu le fond de cette affaire qui lui a été si mal présentée.

En 1826, la route n° 5 fut votée par le Conseil-Général dans l'intérêt de ces mêmes communes qui sont aujourd'hui en réclamation devant vous. Mais, tout en la votant pour faciliter à ces communes l'enlèvement de leurs denrées, leurs communications entr'elles et avec le chef-lieu, *on imposa d'avance à cette route une direction contraire aux intérêts qu'il s'agissait de favoriser.* Combler les vœux des communes était chose facile; il suffisait

de conduire la route de village à village jusqu'à Pézilla, où elle se serait reliée à la route n° 1. Mais on fit tout le contraire; on adopta une ligne qui ne passait *qu'au seul village de Saint-Estève, et allait aboutir au coteau de Villeneuve situé à dix-sept cents mètres au nord de cette commune.*

Ainsi, après avoir invoqué l'intérêt des communes pour obtenir la création de la route n° 5, on méconnut à l'instant même l'application du principe, et cet intérêt des communes fut sacrifié.

On comprend très bien qu'en créant une route, la sollicitude du Conseil-Général désigne à M. l'ingénieur en chef les populations qu'elle devra visiter, si faire se peut; mais qu'un procès-verbal *impose la mauvaise direction* pour empêcher que l'ingénieur ne prenne la bonne; *qu'il prescrive d'éviter trois communes admirablement situées comme point de passage; qu'il ordonne d'aboutir non pas à un village, mais à un coteau de vignobles,* c'est là véritablement un acte déplorable autant qu'étrange, dont la lourde responsabilité retombe sur ceux-là qui, par leurs renseignements, égarèrent le Conseil-Général, au lieu de l'éclairer. Tel fut pourtant le vote de 1826, sous lequel on voudrait encore ramener les communes.

De vives réclamations s'en suivirent; et, pendant plusieurs années, il sembla devoir être abandonné, lorsqu'enfin en 1836, sur une pétition des communes et le vœu du Conseil d'arrondissement, LE CONSEIL-GÉNÉRAL RÉFORMA LA DÉCISION PRISE EN 1826, *et demanda à M. l'ingénieur en chef, pour la session suivante,*

UN PROJET *qui répondît aux instances des communes.* Cinq années s'écoulèrent; et au bout de ce long terme, c'est-à-dire en 1841, apparurent, seulement, le jour de l'ouverture de la session du Conseil-Général, DEUX PROJETS RIVAUX: l'un basé sur le vote de 1826 *qui pourtant avait été réformé et ne devait plus revivre ;* l'autre dirigé selon le vote de 1836, *le seul qui dût être obéi.*

Le premier projet donnait une route à bon marché par la raison toute simple, qu'au lieu d'arriver droit à Pézilla, la ligne suivait une direction bien différente et allait joindre le coteau de Villeneuve. Le but de la route était manqué, une commune était sacrifiée, d'autres étaient lésées; mais il y avait économie, et, après cinq ans, l'assemblée, en partie renouvelée, pouvait bien avoir oublié la délibération de 1836, et prendre le bon marché.

Le second projet donnait à la route toute son utilité puisqu'il la conduisait jusqu'à Pézilla, en passant par Villeneuve. Celui-là répondait au vote de 1836, aux espérances des populations.

Par l'apport de ces deux projets rivaux, M. l'ingénieur en chef fit revivre la question qui avait été si nettement tranchée lors du vote de 1836; mais, quand un seul projet avait été demandé, pourquoi en apporter deux, dont l'un présentait une direction déjà condamnée? pourquoi faire naître de nouvelles incertitudes? pourquoi, du moins en les soulevant, ne pas exposer les précédents de cette question que cinq ans d'intervalle avaient fait perdre de vue à l'assemblée? pourquoi ne pas déposer les projets à

l'avance de manière à laisser au Préfet le temps de les étudier, aux communes les moyens de les connaître et de défendre leurs intérêts menacés*.

Dans une affaire si mal présentée, le Conseil-Général est très excusable de s'être trompé, de s'être mis en contredit avec son vote de 1836, et d'avoir opté pour la direction consignée dans ce procès-verbal de 1826, direction qui avait été désavouée dix ans après, parcequ'elle sacrifiait les communes à l'intérêt privé.

Si le Conseil-Général de 1841 s'est trompé, c'est donc parce qu'il n'a pas été éclairé, parce qu'on ne lui a montré que l'économie, sans lui représenter ni les vives réclamations des communes, ni le vote qu'elles avaient obtenu en 1836. La preuve en est dans le procès-verbal de la séance où rien ne montre que ces réclamations, que ce vote de 1836, aient été *non pas discutés, mais même cités.*

Voilà l'état de la question, M. le Ministre. La route n° 5, telle qu'on voudrait l'imposer aux communes, les sacrifie aux intérêts privés; elle méconnaît cette condition première d'utilité publique à laquelle les emplois de fonds départementaux doivent être subordonnés. Pour remplir cette condition, *la route doit favoriser le plus possible les relations des communes entr'elles et avec le*

* Malgré nos sentiments d'estime et de bienveillance pour M. l'ingénieur en chef, nous ne pouvons renoncer à nous servir de nos moyens qui du reste sont traités, on le voit, dans la limite des plus sévères convenances; — si on eût présenté le seul projet demandé par le vote de 1836, en rappelant ce vote et ses motifs, le Conseil-Général n'aurait pas même hésité à l'adopter.

*chef-lieu;* elle doit leur procurer des facilités, des avantages dans le transport de leurs denrées. Or, la direction que les communes réclament est évidemment la meilleure, puisqu'elle va de Perpignan à Pézilla, en passant par chacun des villages situés entre le point de départ et celui d'arrivée, et cette ligne, si utile, si avantageuse, a encore pour elle l'économie de la distance, puisqu'elle épargne dix-sept cents mètres à Villeneuve, et quatre cent trente-six mètres à Cornella et Pézilla. Daignez encore remarquer, M. le Ministre, que la route n° 5 est la seule que suivent tous les transports de vins des cinq communes, destinés soit à Port-Vendres, soit à Saint-Laurent. Les vins sont la principale richesse de la contrée; favoriser leur exportation c'est rendre à la propriété, au commerce, un bienfait signalé.

Pour satisfaire les divers intérêts des populations, la route n° 5 doit donc être directe et relier entr'elles les communes depuis Perpignan jusqu'à Pézilla. Les soussignés ne peuvent se hasarder à discuter, devant votre Excellence, le chiffre de la dépense attachée à chacun des projets présentés; mais ils ont la ferme conviction que cette dépense serait considérablement réduite, si la route traversait le village de Baho, passait au nord et en dehors de Villeneuve, en utilisant, presque dans toute sa longueur, le chemin vicinal jusqu'à Pézilla, qui forme une ligne à peu près droite; le sol en est excellent, et son élargissement serait loin de coûter aussi cher qu'une route neuve à construire au milieu de riches propriétés qu'elle morcellerait. Les inondations, dont on dit que seraient menacées quelques petites parties de

la route ainsi construite, ne sont pas à redouter *; d'abord parce que ces cas sont rares, et ensuite parce que les dommages, en pareille circonstance, n'ont jamais été sérieux, si bien que les chemins vicinaux, dont s'agit, n'ont jamais cessé d'être viables, quoique depuis trente ans et plus, ils soient privés de toute espèce d'entretien.

Au lieu de présenter un second projet basé sur le vote de 1836, qui avait été abandonné, M. l'ingénieur en chef eût plus sagement fait, s'il eût apporté au Conseil-Général l'étude de cette ligne nouvelle; et si les soussignés exposent cette idée à votre Excellence, c'est parce qu'ils pensent qu'elle concilierait l'économie des fonds départementaux avec le vœu des communes, et même qu'elle rallierait les quelques mécontents de la commune de Pézilla qui craignent de voir leurs propriétés atteintes **.

Puissent ces divers motifs déterminer votre Excellence, à accorder aux soussignés l'ajournement des travaux et l'enquête qu'ils sollicitent humblement de votre justice! L'ajournement ne saurait compromettre l'intérêt départemental, lors même que, par impossible, cet intérêt serait dans la ligne que les communes repoussent; car le Conseil-Général n'a affecté, pour 1842, qu'une

* En temps d'inondation, les eaux pourraient refluer seulement sur une petite partie du chemin vicinal de Baho à Villeneuve; et quant à celui de Villeneuve à Pézilla, sa situation élevée l'en garantit tout-à-fait.

** Aujourd'hui plus de mécontents à Pézilla; la population tout entière demande la route. Voir ci-après la nouvelle pétition qu'elle a présentée.

faible somme à la route n° 5, et mieux vaudrait différer les travaux jusqu'en 1843, pour les exécuter tous dans la même année.

A plus forte raison, l'ajournement serait-il dans l'intérêt du département s'il était démontré, par l'enquête qui s'en suivrait et par le nouvel examen de l'affaire au sein du Conseil-Général, que la direction vers le coteau de Villeneuve est loin de satisfaire l'utilité publique, et qu'elle ne favorise que l'intérêt privé, en sacrifiant celui des cinq communes.

Enfin, M. le Ministre, l'enquête montrera où est la justice, la vérité; elle sera la garantie du bon emploi des fonds départementaux, et le Conseil-Général, éclairé par elle, se félicitera d'une décision qui, tout en accordant justice aux communes, lui aura rendu facile le jugement de cette question, et mis à couvert sa responsabilité.

Les électeurs et les membres des corps municipaux des communes précitées vous prient d'agréer, M. le Ministre, l'expression de leur vive reconnaissance et l'hommage des sentiments respectueux avec lesquels ils ont l'honneur d'être,

De votre Excellence,

MONSIEUR LE MINISTRE,

*Les très humbles et très obéissants serviteurs,*

Jacq. Méric, *élect.* — E. Villalongue, *élig.* — de Guanter, *contribuab. à 600 fr* — Bre Vassal, *élect.* — Pre Méric, *élig.* — Valadou, *élect.* — Louis Llobet, *élect.* — Pre Saisset, *élig.* — Domenech, *élect.* — G. Corbière, fils, *élect.* — *Par procur. de M. le comte de Saint-Marsal, éligible*, de Gazanyola de Saint-Marsal. — Pre Romeu, *élig.* — Th. Saléta, *élig.* — *Par proc. de Mlle. Rose Frigola*, Paul Massotta, *élig.*

Vu pour légalisation des signatures apposées ci-dessus, au nombre de quatorze, par nous, Maire de la ville de Perpignan, qui certifions en outre que les qualités exprimées sont conformes à la vérité.

Le Maire: B. Guiraud de St.-Marsal.

Perpignan, le 11 décembre 1841.

Morat Malis, *maire.* — Tiffon, *conseiller munic. et élect.* — Joseph Fabresse, *conseiller munic.* — Xavier Vigo, *cons. munic.* — Joseph Pérami, *conseiller municip.* — Marrassé, *électeur et cons. mun.* — Billerach, *adjoint et électeur.*

Vu pour la légalisation des signatures des électeurs et membres du corps municipal de Villeneuve-la-Rivière, lesquelles au nombre de six sont toutes sincères et véritables.

Le Maire de Villeneuve-la-Rivière,
Morat-Malis.

Villeneuve-la-Rivière, le 8 décembre 1841.

Carbonell, *élig.* — François Pujol, *cons. municip.* — E. Vergès, *élect. et cons. mun.* — Siuroles, *élect.* — Joseph Fabresse, *cons. mun.* — Siuroles, *élect. et cons. mun.*

Vu par nous, Maire de la commune de Pézilla, pour la légalisation des signatures ci-dessus au nombre de six, tous électeurs ou conseillers municipaux de Pézilla.

Le Maire: André Fontanell.

Pézilla, le 11 décembre 1841.

Jean Blanc, *cons. municip.* — Byé Gaudéric, *cons. mun.* — Betlloch, *cons. mun.* Arnaud, *cons. mun.* — Jammes, *cons. mun.* — Talau, *cons. mun.* — Donat, *cons. mun.* — Jean Llucia, *cons. mun.* — Bre Sarmet, *adjoint.* — Morat, *électeur.* — F. Sauret, *cons. mun.* — B. Bucho, *maire.*

Vu par nous, Maire de la commune de Baho, pour la légalisation des signatures de tous les membres du conseil municipal de cette commune.

Le Maire : B. Bucho.

Baho, le 13 décembre 1841.

Izidore Modat, *électeur.* — S. Pujol, *cons. mun.* — Jean Porra, *cons. munic.* — A. Pujol, *cons. mun.* — Martin Boy, *cons. mun.* — Joseph Pujol, *cons. mun.* — Borreil, *adjoint.*, Fournol, *cons. mun.* — Castéra, *maire et électeur.*

Vu pour la légalisation des signatures des électeurs et membres du corps municipal de la commune de Cornella-la-Rivière, lesquelles, au nombre de neuf, sont toutes sincères et véritables.

Le Maire de la commune de Cornella-la-Rivière,

CASTÉRA.

Cornella-la-Rivière, le 13 décembre 1841.

F. Delcos, *adjoint.* — Joseph Gally, *électeur.* — Bosch, *cons. mun.* — B. Gally, *cons. mun.* — Galté, *cons. mun.* — Mas, *cons. mun.* — Malet, *cons. mun.* — Pla, *cons. mun.* — Torreilles, *cons. mun.* — Thomas Noëll, *maire.*

Vu, par nous Maire de la commune de Saint-Estève, soussigné,

pour la légalisation des signatures de MM. les conseillers municipaux et électeurs de ladite commune.

Le Maire: THOMAS NOELL.

Saint-Estève, le 13 décembre 1841.

Vu pour légalisation des signatures ci-dessus apposées de MM. le baron Guiraud de Saint-Marsal, maire de la ville de Perpignan; — Morat-Malis, maire de la commune de Villeneuve-la-Rivière; — Fontanell, maire de la commune de Pézilla; — Bucho, maire de la commune de Baho; — Castéra, maire de la commune de Cornella-la-Rivière; — et Th. Noëll, maire de la commune de Saint-Estève.

*Le conseiller de Préfecture, secrétaire général, faisant fonctions de Préfet des Pyrénées-Orientales,*

SÈBE.

Perpignan, le 15 décembre 1841.

---

Les réclamations qu'on vient de lire ont fixé l'attention de M. le Ministre des travaux publics, et sa justice a prononcé selon le vœu des communes. Par décision du 29 décembre dernier, il a invité M. le Préfet à soumettre les projets comparatifs à une enquête, et à consulter de nouveau le Conseil-Général du département.

Ont été nommés pour composer la commission d'enquête :
MM. Lacombe Saint-Michel, propriétaire, qui la présidera;
Auriol Bernard, négociant;
Desprès Hippolyte, propriétaire;
Dalbiès Jh., propriétaire, entrepreneur de travaux publics;
Dauder, Guillaume, propriétaire.

---

Les trois pétitions qui suivent ont été adressées à M. le Préfet, depuis la décision ministérielle.

Elles ont pour objet:

I° De le prier de vouloir bien recommander à M. l'ingénieur en chef l'étude d'une ligne nouvelle, par les chemins vicinaux rectifiés et élargis, de Villeneuve à Pézilla; ligne qui offrira de plus grands avantages en fait d'économie et de situation. En présentant ce troisième projet au Conseil-Général dans sa session prochaine, M. l'ingénieur en chef acquerrait des droits à la reconnaissance des communes;

II° D'introduire dans la question pendante la commune de St.-Laurent-de-la-Salanque, qui y a un très grand intérêt, puisque c'est à sa plage qu'aboutit la majeure partie des vins des cinq communes réclamantes.

## NOUVELLE RÉCLAMATION DE LA COMMUNE DE PÉZILLA.

### M. LE PRÉFET DES PYRÉNÉES-ORIENTALES.

Monsieur le Préfet,

Les soussignés, propriétaires dans la commune de Pézilla, ont l'honneur de vous exposer ce qui suit :

Dans la question relative à la direction du reste à construire de la route départementale n° 5, la commune de Pézilla s'est divisée et a formulé deux demandes opposées entr'elles.

Les uns demandaient avant tout que la commune de Pézilla fût reliée directement à la commune de Villeneuve, sa voisine, et ne s'occupaient pas de la direction ; d'autres, craignant que leurs fonds ne fussent atteints, s'attachaient au projet contraire.

Les soussignés, désirant s'entendre et se concilier pour ne pas priver la commune du bienfait que leur procurera la route n° 5, se sont réunis pour vous exposer :

I° Que la direction la meilleure à suivre pour la route n° 5, celle qui rallierait tous les réclamants, serait la direction du *chemin vicinal actuel de Villeneuve à Pézilla ;* mais, bien entendu, en admettant toutes les rectifications, tous les élargissements, tous les déplacements partiels que l'administration des ponts et chaussées jugerait nécessaires. Cette route partirait du nord de Ville-

neuve, *entrerait à Pézilla par la rue de Perpignan, et se joindrait avec la route* n° 1 *par la rue de las Eras**;

II° Cela posé, les soussignés reconnaissent que L'OBTENTION DE LA ROUTE SERAIT UN IMMENSE BIENFAIT pour la commune; l'utilité de la direction est d'autant plus incontestable, que les propriétés situées dans la partie la plus fertile de la plaine ne seraient pas endommagées;

III° La route n° 5 étant dirigée sur Pézilla, il y aurait économie pour la commune dans la suppression du chemin vicinal de Villeneuve, et on n'aurait plus à se préoccuper de la crainte qu'un jour, peut-être, on ne fît déclarer chemin de grande communication, le chemin vicinal actuel, pour relier Pézilla et Villeneuve, au lieu et place de la route n° 5, qu'on aurait dirigée vers le coteau de Villeneuve, contre le vœu et les intérêts des communes**;

IV° Le sol du chemin vicinal de Pézilla à Villeneuve, qu'il s'agirait d'utiliser le plus possible pour la construction de la route, est ferme, graveleux, excellent. La route y serait très bien assise

* La rue dite de *Perpignan* est large de sept à huit mètres, et très bien alignée; sa direction répond parfaitement à la direction de la route n° 5, conduite de Villeneuve par le chemin vicinal rectifié. Le cours d'eau qui la longe serait aisément déplacé, et reporté derrière la ligne de maisons au nord de la rue. La route aboutirait à la place publique où elle prendrait une autre rue, dite de *las Eras*, qui débouche sur la route n° 1. Cette seconde rue, quoique moins large que la première, est bien alignée et ne présente aucun inconvénient pour la circulation.

** On sait que les dépenses pour les chemins de grande communication sont à la charge des communes intéressées, et que M. le Préfet détermine annuellement la proportion dans laquelle chacune doit contribuer à la ligne vicinale dont elle dépend.

et infiniment moins coûteuse ; de plus, elle serait hors de l'atteinte des eaux.

Les soussignés viennent donc vous supplier, M. le Préfet, de vouloir bien recommander tout particulièrement, à M. l'Ingénieur en chef, l'étude immédiate de cette ligne, *qu'ils affirment d'avance être avantageuse à tous les intérêts, et favorable à une bonne viabilité ;* ils vous supplient, en outre, de vouloir bien l'appuyer dans la session prochaine du Conseil-Général.

Les autres communes réclamantes, Baho, St.-Estève, Cornella et Villeneuve ne manqueront pas d'adopter avec empressement cette direction, *qui met fin à la division que deux demandes opposées de Pézilla avaient manifestée,* et le Conseil-Général s'estimera heureux de pouvoir adopter un projet autour duquel se rallient unanimement tous les intérêts.

*Veuillez agréer, M. le Préfet, l'expression des sentiments respectueux avec lesquels les soussignés ont l'honneur d'être vos très humbles et très obéissants serviteurs.*

Suivent cinquante-deux signatures, légalisées par M. le Maire de Pézilla.

Pézilla, 13 février 1842.

## NOUVELLE RÉCLAMATION DE LA COMMUNE DE BAHO.

### A M. LE PRÉFET DES PYRÉNÉES-ORIENTALES.

Monsieur le Préfet,

A la date du 15 novembre dernier, la commune de Baho s'associant aux communes de Villeneuve, Cornella, Pézilla et Saint-Estève, réclama contre la funeste direction qui allait être donnée à la route départementale n° 5, et exprima le vœu que cette route traversât le village de Baho, en utilisant, le plus possible, le chemin vicinal qui conduit à Villeneuve.

En conséquence de ce vœu, les soussignés viennent vous supplier de faire étudier cette ligne *contre laquelle règne une injuste prévention ;* car, en atteignant le même but que par la direction qui longerait au nord le village et le ruisseau de Baho, elle réaliserait, nous le croyons fermement, une notable économie.

Toutefois, si après un sérieux examen, MM. les ingénieurs ou le Conseil-Général croyaient devoir se prononcer en faveur du tracé qui toucherait au nord du village, la commune de Baho l'accepterait aussi avec reconnaissance; elle apprécie trop l'importance d'une bonne route pour n'être pas unanime sur le chef principal de sa réclamation qui est de détourner la route

n° 5 de la direction qu'on lui préparait vers le coteau de Villeneuve, *direction pitoyable, que les communes réunies ont déjà accablée de tant de reproches.*

*Les soussignés ont l'honneur d'être, M. le Préfet,*
*vos très humbles et très obéissants serviteurs.*

Suivent trente-trois signatures légalisées par M. le Maire de Baho.

Baho, 1er mars 1842.

## INTERVENTION DE LA COMMUNE DE SAINT-LAURENT-DE-LA-SALANQUE.

Nous soussignés, négociants, électeurs, conseillers municipaux et propriétaires de la commune de Saint-Laurent-de-la-Salanque, certifions POUR RENDRE HOMMAGE A LA VÉRITÉ:

I° Que les transports de vins et denrées des communes de Cornella-la-Rivière, Pézilla, Villeneuve-la-Rivière, Baho et Saint-Estève prennent tous la route départementale n° 5, lorsqu'ils sont dirigés sur Perpignan et Port-Vendres;

II° Que, *pour les transports destinés à Saint-Laurent, le chemin le plus court, le plus roulant, est aussi par la route dépar-*

*tementale* n° 5, *jusqu'à Saint-Estève :* cette route devrait donc être continuée depuis Saint-Estève, en passant par la métairie Romeu, le Sacré-Cœur; elle aboutirait au Vernet, à l'embranchement de la route royale de Perpignan à Narbonne, de Perpignan à Limoux, et au chemin de grande communication de Bonpas à Saint-Laurent-de-la-Salanque, principal point d'exportation des denrées du département et notamment des vins: *par ce moyen, nous éviterions les montées pénibles et le long trajet de la route* n° 1, *qui passe par Blanes, Baixas et Rivesaltes*;*

III° Que conduire, *jusqu'à Pézilla par Villeneuve*, la route départementale n° 5, ce sera rendre un très grand service à l'agriculture et au commerce, en ce que le chemin de la plaine que suivent les transports, CHEMIN DÉJA PRÉFÉRÉ DANS L'ÉTAT ACTUEL, COMME ÉTANT LE PLUS COURT, SERA PLUS COURT ENCORE;

IV° Qu'il y a grand avantage pour les négociants en vins et pour le roulage, à pouvoir faire passer les transports dans les communes; car souvent le roulier complète, dans une commune voisine, le chargement qu'il n'a pu prendre tout entier dans une autre; et de plus, si la route va de commune à commune, les rouliers peuvent s'attendre pour marcher ensemble, et s'entr'aider le cas échéant.

* La commune de Saint-Estève a recommandé aussi ce chemin à la sollicitude du Conseil-Général; mais elle a reconnu que, sans songer à en faire une route, il suffirait que le département y fît établir un cantonnier. Cette ligne communale est réellement fort utile et elle le deviendra plus encore, à mesure que le chemin de grande communication, auquel elle aboutit, prendra plus d'importance.

Enfin, si un fort coulage ou tout autre accident survient, le roulier est heureux de se trouver près d'une commune pour le secours dont il a besoin.

SIGNÉS : Fourtouill et Jh. Pino, *adjoints au maire.* — Justin Besombes, L. Reynès, Tiné, J. Cortale, Et. Buart, Pre Parazols, Parazols, Lunes, Ablard, N. Danoy-Ablard, Paul Parès, Puyte, Jh. Calvet, Jacq. Vidal, Malpas, Rose, *tous cons. municipaux.* — Jh. Bonet. — P. Reynès. — J. Joué. — Boucassin. — Tiné. — Llobet. — Sanyas. — Laur. Joué. — Depéraud. — P. Sanyas. — Jh. Canal. — E. Péridier. — Pre Got. — Laur. Parès. — H. Destaville. — N. Danoy. — Aug. Sanyas. — Laur. Parper. — N. Pino. — Parès. — Auguste Parès. — Michel Auceill. — Pino Eloy. — Destaville. — C. J. Guinard. — Pre Got. — Jacq. Xixet. — Reynès. — Guiter. — Joué Augustin. — Louis Atheil. — Sanyas Laurent. — Jean Fabre. — Xavier Got. — A. Parazols. — Auguste Riu. — Jean Got. — Augustin Sanyas. — And. Henric. — J. Danoy. — H. Joué, fils. — Mich. Galliné. — A. Henric. — J. Parès. — Vossot. — And. Baxas. — Rogé. — Danoy-Donat. — Séb. Donat. — Guiter Barthélemy. — Laur. Rose. — Galliné Pre. — Jh. Paig.

Pour légalisation des signatures ci-dessus, et approbation du contenu de l'écrit,

*Le Maire de St.-Laurent-de-la-Salanque :*

LAURENT BONET.

NOTA. Jaloux de protéger, autant qu'il est en lui, les intérêts de sa commune, M. le Maire de Saint-Laurent-de-la-Salanque a transmis cette pièce à M. le Préfet, en l'accompagnant d'une pressante recommandation, motivée sur l'intérêt des armateurs, négociants, voituriers de Saint-Laurent, et des ouvriers que le mouvement de son port fait vivre.

## RÉSUMÉ DES FAITS ET DISCUSSION.

Dans leurs réclamations qui précèdent, les communes de Villeneuve, Cornella, Pézilla, Baho et Saint-Estève ont exposé les graves motifs qui font, de l'achèvement de la route n° 5, une question d'utilité à la fois départementale et communale. Néanmoins tout n'est pas dit, et, pour assurer de plus fort le succès de leur cause, elles rentreront dans la discussion, en laissant de côté les points déjà suffisamment élucidés.

Deux lignes se disputent l'achèvement de la route n° 5. D'une part, cinq communes, ayant toutes un intérêt direct, immédiat, s'appuient sur la situation des lieux, sur un vote exprès du Conseil-Général, et sur l'avis même des ingénieurs, pour demander avec instance que la route n° 5 passe par Villeneuve et aille joindre, à Pézilla, la route n° 1 ; d'autre part, des prétentions individuelles, des intérêts privés, cherchant vainement des points d'appui dans les communes, s'attachent, faute de mieux, à la question d'argent, et voudraient que, par économie, le Conseil-Général, sacrifiant l'avenir d'une œuvre départementale et les communes qu'il doit protéger, conduisît la route n° 5, non point à la commune de Pézilla, *mais à la garrigue de Villeneuve.*

Les communes se sentaient déjà bien fortes de leur bon droit et de l'intérêt départemental dont elles faisaient la preuve, lorsqu'un auxiliaire est venu spontanément leur apporter son concours; c'est la commune de Saint-Laurent-de-la-Salanque tout entière : avertie du débat, elle vient y prendre une part d'action relative à sa part d'intérêt, qui est grande assurément, car le commerce, le roulage, les chargements maritimes font aboutir à la plage de Saint-Laurent la majeure partie des vins de coupage et divers autres produits de notre plaine.

Cette question est bien simple en elle-même et pourtant elle a été l'objet de trois votes différents, successivement donnés par le Conseil-Général dans un intervalle de quinze ans. Nous allons rappeler ces votes pour analyser leurs conséquences.

*Le premier vote est de* 1826 *:* Il conduisait la route n° 5 de Perpignan à Saint-Estève; de ce village, il la dirigeait le long de la garrigue, jusqu'à un coteau de vignoble à dix-sept cents mètres au nord de Villeneuve, point où elle joignait la route n° 1. Cette direction évitait les communes; *y trouver l'intérêt départemental ou communal, serait certes, chose par trop difficile.*

*Le second vote est de* 1836 *:* Depuis la délibération de 1826 précitée, les communes n'avaient cessé de réclamer contre une direction qui faisait aussi bon marché de leurs droits que de l'intérêt du département. Enfin, *elles obtinrent du Conseil d'arrondissement en* 1836, *un avis favorable;* la même année, le Conseil-Général *accueillit leur vœu et demanda à M. l'ingénieur en chef, pour la session suivante, un projet qui répondît à leurs besoins,*

*et conduisit la route aussi près de Pézilla qu'il serait possible.* Par suite de cette délibération qui réformait celle de 1826, la route fut poussée de Saint-Estève à Baho. Reste maintenant en lacune la partie entre Baho et Pézilla.*

*Le dernier vote est de* 1841 : Le Conseil-Général reçut, le jour même ou la veille de l'ouverture de sa session, deux projets rivaux qui remettaient en question la chose jugée, tandis qu'on n'aurait dû lui en présenter *qu'un seul,* celui relatif à la direction par Villeneuve qui avait prévalu en 1836. L'assemblée avait été en partie renouvelée; cinq ans d'intervalle avaient effacé les souvenirs de l'affaire dans l'esprit de ceux qui l'avaient connue autrefois; aucun renseignement ne vint la leur rappeler; on ne leur parla ni du vote de 1836, ni des réclamations qui l'avaient amené. La question fut présentée comme si elle était née de la veille, et le Conseil-Général, dirigé par une pensée d'économie, optant pour la direction vers le coteau de Villeneuve, se mit ainsi, sans s'en douter le moins du monde, en pleine contradiction avec son vote de 1836. Mais comment pouvait-il se garder de l'erreur, quand il manquait de tous les éléments qui devaient lui faire connaître la vérité?...

* Furent présents : *A la séance du Conseil d'arrondissement :* MM. Bernard Amiol, président; Dominique Cases-Cases; Guillaume Amigues; Prosper Riu; Antoine Azaïs; Antoine Maria; Théodore Guiter, secrétaire.

*A la séance du Conseil-Général :* MM. Parès, d'Anglada, Lamer, Gironne, Hortet, Noguères, Planes, Delcasso, Saléta, Lacombe Saint-Michel, Colomer, Bigorre, Lacour, Barrot, Maria-Gelcen, Justin Durand.

Tel est le sommaire de la question. Maintenant laquelle des deux délibérations doit prévaloir?... Sera-ce celle qui, après un mûr examen, accueillit le vœu des populations et demanda un projet conforme à leurs besoins? Sera-ce, au contraire, celle de 1841, qui, prise en l'absence des renseignements dont le résultat eût été de la faire repousser, ne repose que sur une fatale erreur et retire aux populations un bienfait qui leur avait été accordé cinq ans auparavant?

Le Conseil-Général de 1836 appliqua ce principe, partout reconnu: *que les routes départementales doivent, autant que possible, relier les localités voisines de la ligne à parcourir.* Le Conseil-général de 1842, qui compte encore dans son sein une partie des membres formant l'assemblée d'alors, professera, nous n'en saurions douter, la même opinion, et maintiendra la délibération selon laquelle la route devait être conduite le plus près possible de Pézilla: or, comme il est démontré par le projet apporté, que rien n'est plus aisé que d'aboutir à cette commune, il faut en conclure que la jonction des deux routes doit s'effectuer à Pézilla; rien n'est plus logique.

Mais pour faire une large part à nos adversaires, admettons que, sans s'arrêter au vote donné en 1836, le Conseil-Général veuille examiner de nouveau la question, comme si alors elle n'eût point été jugée.

Pour la traiter sous ce nouveau point de vue, laissons de côté la délibération de 1836, et plaçons-nous en présence de celle de 1826.

Six communes élèvent d'unanimes réclamations contre la di-

rection imposée par le vote de 1826 à la route n° 5 : au nom de leur commerce, de leurs besoins agricoles, de leur industrie, de leurs charges départementales, elles demandent que la route soit dirigée jusqu'à Pézilla, par Villeneuve. L'utilité publique est toute de leur côté; les ingénieurs eux-mêmes le déclarent.

Mais voulez-vous plus encore? cette ligne a reçu un commencement d'exécution dans la partie construite entre Saint-Estève et Baho, et ce fait si décisif suffirait, à lui seul, pour trancher aujourd'hui la question.

Nous avons défini ailleurs le caractère distinctif, la destination des routes départementales, et nous avons dit que l'utilité publique est la première des conditions auxquelles leur création est subordonnée; leurs plans et projets, dressés selon les saines règles de l'art, doivent présenter, dans leurs dispositions, la suite et l'harmonie, sans lesquelles la pensée, le but de la création seraient compromis ou manqués.

Ce principe trouvera ici son exacte application :

Aux termes du vote de 1826, la route devait éviter les communes, monter au coteau dès la sortie de Saint-Estève, et arriver à un point déterminé, au nord de Villeneuve. Les communes s'inscrivirent aussitôt contre l'utilité publique et réclamèrent une autre direction qui conduisait la route à Pézilla en passant par Baho et Villeneuve. Leur bon droit parut si évident, l'utilité publique si claire, si frappante, que la direction projetée fut abandonnée et LA DIRECTION NOUVELLE CONSTRUITE JUSQU'A BAHO.

Aujourd'hui de quoi s'agit-il? d'abandonner cette ligne nouvelle,

*préférée au nom de l'utilité publique et construite en partie,* pour reprendre celle qui avait été unanimement repoussée. Mais un pareil retour est impossible. La plainte des communes, déjà si grave autrefois, n'est-elle pas maintenant plus générale, plus manifeste encore? les règles de l'art, l'utilité publique n'ont-elles plus leur empire? faut-il les faire plier sous de pitoyables exigences? et, si c'est ainsi que nous comprenons les besoins de notre époque, à quoi nous conduira notre amour pour les améliorations matérielles, notre ardeur pour ce progrès qui féconde? que léguerons-nous à la génération qui s'avance? que dira-t-elle de nos ouvrages?

Non: sérieusement, nos adversaires n'espèrent plus rien de la question actuelle; elle ne souffre pas la discussion et pourtant il a bien fallu la discuter, ne fût-ce que pour la montrer sous son véritable point de vue, pour expliquer les vicissitudes qu'elle a subies.

On a bien essayé de soulever des dissidences parmi les communes réclamantes, et comme il n'est pas de question si claire qui, par des causes diverses, ne trouve des contradicteurs, Cornella et Pézilla ont fourni quelques opposants; Cornella avait spontanément présenté, à l'appui de la ligne par Villeneuve, soixante et dix signatures de propriétaires, et parmi elles, celles du corps municipal; quelques jours après, trente signatures furent obtenues pour le projet contraire. Pézilla, après avoir donné vingt-huit signatures de notables en faveur du projet par Villeneuve, en a fourni vingt autres pour la ligne opposée. Mais aujourd'hui plus de dissentiments; une dernière demande a réuni cinquante-deux

signataires et la population entière demande avec instance que la route, suivant le chemin vicinal rectifié et élargi, arrive droit à la place publique; rien n'est plus facile.

On peut donc considérer les dissidences comme éteintes : mais existeraient-elles encore, qu'elles n'en seraient pas plus dangereuses. Dans un gouvernement représentatif, où l'on rencontre à chaque pas la loi des majorités, que font, en matière d'intérêt public, quelques résistances personnelles, par rapport à six communes représentant une masse de sept mille huit cents ames; mais bien plus: *quelle valeur ont en elles-mêmes ces résistances, quand elles sont contraires aux véritables intérêts des localités où elles s'élèvent?* vainement, on chercherait, dans l'intérêt propre aux communes de Cornella et Pézilla, un seul motif qui fût de nature, non pas à appuyer, mais même à comporter la direction de Baho vers le coteau. Cet intérêt veut et ne peut vouloir d'autre tracé que celui par Villeneuve; d'abord pour diminuer de quatre cent trente-six mètres la distance qui sépare les deux communes, du chef-lieu et des populations intermédiaires; ensuite pour épargner un chemin vicinal de grande communication qui, tôt ou tard, serait réclamé pour relier Baho, Villeneuve et Pézilla, à défaut de la route départementale demandée; chemin qui, durant plusieurs années, gréverait les communes d'une taxe écrasante.

Mais, abordons le dernier moyen de nos adversaires, la question d'argent derrière laquelle ils se retranchent.

Le classement d'une route départementale met, à la charge du

département, toutes les dépenses à faire pour sa construction comme pour son entretien.

La route n° 5 fut classée en 1826; mais les populations, ayant diverses fois contesté l'utilité publique d'une partie de la direction, c'est-à-dire de la partie comprise entre Saint-Estève et le coteau de Villeneuve, le Conseil-Général de 1836 accueillit leur vœu, changea la direction première et décida que la route, dès sa sortie de Saint-Estève, se dirigerait sur Baho, Villeneuve et approcherait le plus possible de Pézilla; or, comme les ingénieurs établissent que, conduite jusqu'à Pézilla, la ligne serait parfaitement régulière, il s'en suit que le classement nouveau doit conduire la route à cette commune. Si la lettre de la délibération ne porte pas l'expression formelle *d'un nouveau classement*, on conviendra du moins que tel est l'esprit du vote; et il y a un fait ultérieur qui lèverait l'ombre même du doute, c'est la construction d'une partie de la ligne nouvelle entre Saint-Estève et Baho. Il y a donc nouveau classement : la ligne est plus longue, il est vrai, quoique droite; mais aussi, en atteignant Pézilla, elle reliera les communes entr'elles et produira toute l'utilité en vue de laquelle elle a été classée, tandis que la direction opposée, fuyant la ligne droite et les communes, sacrifiait sans pitié l'utilité publique en prenant un autre but dont l'économie devenait le prétexte.

Les travaux publics sont conçus dans un tout autre esprit que les travaux des particuliers. Pour juger sainement leur portée, il faut se dépouiller de l'individualité; faire à la question d'avenir

une plus large part qu'aux nécessités du présent, et ne s'occuper de la dépense autrement que pour s'interroger sur les moyens d'y faire face dans un temps donné.

L'économie n'est fructueuse qu'à la condition d'être bien entendue ; de ne porter aucun préjudice à l'utilité ; de ne pas amoindrir ni compromettre le but d'une entreprise ; en un mot, il faut exécuter l'entreprise avec la moindre dépense possible.

A de telles conditions, qui ne voudrait de l'économie ? Mais si, au contraire, il s'agit de changer le but, de fausser l'esprit, de perdre l'utilité d'une entreprise, l'économie ne serait-elle pas funeste aux intérêts qu'on croirait servir ? Le Conseil-Général ne tombera pas dans cet écueil.

Deux projets sont en présence : l'un, conduisant au coteau de Villeneuve, offre une longueur de route à construire de deux mille trois cent cinquante-quatre mètres, devant coûter trente mille cent quatre-vingt-trois francs cinquante centimes ; l'autre, dirigé sur Pézilla en passant par Villeneuve, porte quatre mille deux cent soixante-quinze mètres de longueur de route aussi à construire, et s'élève à soixante et quinze mille sept cent quinze francs. Cette dernière direction coûtera donc quarante-cinq mille cinq cent trente et un francs cinquante centimes de plus que l'autre.

Nous croyons fermement que le troisième projet demandé serait moins coûteux, parce qu'en utilisant la direction rectifiée des chemins vicinaux, il y aurait moins d'ouvrages d'art à construire et de terrains à exproprier. Voilà le cas de l'économie utile ; aussi sollicitons-nous M. l'ingénieur en chef de vouloir bien faire pré-

parer, pour la session prochaine du Conseil-Général, l'étude de cette troisième ligne.

Mais en raisonnant la dépense, même selon le projet tel qu'il est dressé, est-il possible, au nom de l'économie, de s'inscrire contre le classement effectué en 1836; de ne tenir aucun compte du commencement d'exécution qui a suivi ce classement; de désavouer l'utilité publique attachée au projet par Villeneuve, quand un acte décisif l'a proclamée; de faire revivre la ligne rivale, morte sous la discussion de 1836; de méconnaître, enfin, les réclamations d'alors et celles d'aujourd'hui, plus manifestes encore, qu'élèvent six communes pour la défense de leurs intérêts menacés?... Non: le Conseil-Général maintiendra la chose jugée; et, jaloux des principes sur lesquels elle est assise, il assurera irrévocablement aux communes, par une déclaration nouvelle, le bienfait qu'on voudrait leur ravir. Mais, comme si ce n'était pas assez de ces graves motifs pour nous faire gagner notre cause, l'opinion de MM. les ingénieurs vient encore à notre secours.

Dans son rapport annexé au projet présenté, M. l'ingénieur en chef s'exprime en ces termes:

« En adoptant le premier tracé par motif d'économie, la route « n° 5 ne satisfera qu'imparfaitement au but qu'on s'est proposé « en demandant son classement. On ne pouvait, en effet, motiver « ce classement que sur le *besoin* de rattacher les communes de « Saint-Estève, Baho, Villeneuve, Pézilla et Cornella au chef-lieu. « Pourquoi la commune de Villeneuve seule serait-elle privée de « ce grand avantage? en faisant passer la route par Villeneuve, les

« communes de Pézilla et Cornella se trouveront d'ailleurs plus « rapprochées du chef-lieu de quatre cent trente-six mètres. »

M. l'ingénieur ordinaire exprime aussi la même pensée que : « Si la route ne passe point par Villeneuve, son but ne sera pas complètement atteint ; » et, faisant justice d'un intérêt privé, imprudemment consigné dans la délibération prise en 1826 par le Conseil-Général, il ajoute : « Que l'existence de la carrière de « pierre, dite *de las Fonts*, située non loin de la montée de Ville- « neuve, ne saurait être, selon lui, un motif suffisant pour aban- « donner Villeneuve et allonger la route de quatre cent trente-six « mètres. »

Tel est l'avis des hommes de l'art.

Rien n'y manque : précis, complet, favorable en tout point, il démontre, non pas la possibilité, *mais la nécessité* de conduire la route jusqu'à Pézilla par Villeneuve ; inutile de le commenter. Bornons-nous à offrir à MM. les ingénieurs les remercîments publics des communes, pour un si loyal appui, et demandons à leur bienveillance de faire un effort pour présenter au Conseil-Général, dans la session prochaine, le projet de la direction sur Pézilla, par les chemins vicinaux rectifiés.

Nous le répétons avec confiance : cette direction offrirait une économie considérable sur le projet dressé, en ce qu'il y aurait moins d'ouvrages d'art à construire et de terrains à exproprier. Il est vrai que, malgré cette économie, la dépense serait encore plus élevée que dans la direction vers le coteau de Villeneuve ; mais

L'UTILITÉ PUBLIQUE EST A CE PRIX, ET D'AILLEURS N'Y A-T-IL PAS CHOSE JUGÉE, COMMENCEMENT D'EXÉCUTION. Pénétré de sa mission toute d'intelligence, de justice et de progrès, le Conseil-Général, appréciant la portée de l'œuvre entreprise et les principes qu'il a professés, ne se renfermera pas dans les conditions étroites d'une question d'argent, et voudra bien finir ce qu'il a bien commencé. Pour cela, il reportera sur la direction par Villeneuve les trente mille cent soixante-quinze francs qu'il aurait affectés à la direction par le coteau; ils suffiront largement pour construire la route jusqu'à Villeneuve. Puis, mesurant les nouvelles dépenses sur les ressources départementales, il attendra tout le temps nécessaire pour la reprise des travaux, et, jusqu'alors, il se bornera à établir, sur la ligne vicinale entre Villeneuve et Pézilla, un cantonnier qui entretiendra sa viabilité *.

La commune de Saint-Laurent est intéressée dans le débat parce que, c'est chose incontestable, les vins et beaucoup de diverses denrées achetés dans les communes de la rive gauche de la Tet, qui sont embarqués à sa plage, prennent la route n° 5 pour y arriver. Aussi, M. le Maire a-t-il adressé à M. le Préfet, en sollicitant son appui, une déclaration fortement motivée, signée par tout le conseil municipal, par les négociants, les élec-

* Que MM. les ingénieurs veuillent bien se défaire de toute prévention contre la ligne par les chemins vicinaux, qui mérite leur sérieux examen. Sous le double rapport de la nature du sol et de la situation, le chemin, entre Villeneuve et Pézilla, est irréprochable presque dans toute sa longueur. Celui de Baho à Villeneuve, n'est pas tout-à-fait aussi avantageux; néanmoins, l'intelligence des hommes spéciaux saura bien en tirer un excellent parti.

teurs et les principaux propriétaires de la commune. Cette déclaration établit que la route n° 1 ne sert pas aux transports des produits des cinq communes destinés au port de Saint-Laurent; que ces transports suivent la route n° 5 jusqu'à Saint-Estève, puis le chemin communal dit du *Vernet*, et enfin le chemin de grande communication jusqu'à Saint-Laurent.

Or, pour s'expliquer la préférence accordée à la route n° 5 sur la route n° 1, il suffit de savoir qu'entre Pézilla et Saint-Laurent, la distance est de vingt-quatre mille mètres par la route n° 1, tandis qu'elle n'est que de vingt mille deux cents mètres par la route n° 5 et le chemin de grande communication : il y a donc un avantage de trois mille huit cents mètres par cette dernière voie qui, pour mieux justifier encore la préférence, offre une pente suivie jusqu'à la mer, tandis qu'une bonne partie de la route n° 1, est montueuse et pénible pour le roulage.

MM. les ingénieurs n'ont pas mentionné dans leurs rapports ces considérations importantes, parce qu'ils se sont bornés à traiter les intérêts des communes situées sur les lieux du débat; et d'un autre côté, ils étaient persuadés que les transports pour Saint-Laurent suivaient la route n° 1. Autrefois, Saint-Laurent était, bien moins qu'aujourd'hui, intéressé dans la question; il n'avait pas ce bénéfice de parcours de trois mille huit cents mètres, que lui procure la création récente du chemin de grande communication auquel se rattache la route départementale n° 5, par le chemin communal du Vernet.

MM. les ingénieurs qui, en 1841, ont donné une opinion des

plus favorables à la direction par Villeneuve, puiseront dans ces circonstances de nouveaux motifs pour la soutenir.

Afin de faire mieux ressortir la nécessité de l'économie, nos adversaires attribuent beaucoup d'intérêt à Baixas et Calce, en rabaissant le plus possible celui de Villeneuve; d'ailleurs, disent-ils, « qu'importe l'intérêt de cette chétive commune? vaut-elle le « sacrifice d'argent qu'elle réclame? quelle sera sa part de con- « tribution dans ce sacrifice? »

Les conséquences de pareils principes nous conduiraient jusqu'à l'absurde. Avec eux, plus d'unité dans les communes, dans les départements, dans l'État; telle commune repousserait la continuation d'un chemin, d'une route, que sa voisine aurait demandé; telle autre ne voudrait contribuer que pour une part qu'elle déterminerait; le fonds départemental, assailli par des prétentions rivales, deviendrait la proie des plus ardentes, ou tomberait sous le partage de l'étroite règle de proportion. Que créerait un département avec un pareil système? que créerait un État avec des départements qui l'appliqueraient?

Tout esprit juste se gardera donc de se placer à ce point de vue pour apprécier la réclamation de Villeneuve. Bien au contraire, il la considérera comme le centre d'un vaste cercle d'intérêts, parmi lesquels, les intérêts maritimes de Saint-Laurent, seront d'autant plus essentiels à protéger, que sa plage est le seul point d'embarquement où aboutissent les vins, les produits divers de notre plaine destinés à l'exportation. Un pays essentiellement agricole ne doit-il pas favoriser, autant qu'il est en lui, le port unique

par lequel s'écoulent ses denrées? *N'est-ce pas dans cet esprit que fut créée la route* n° 1 *de Rivesaltes à la mer;* et s'il est démontré que le prolongement de cette route, entre Baixas et Pézilla, fut une erreur du Conseil-Général de 1826 qui le vota; *s'il est constant que les vins des cinq communes de la rive gauche de la Tet, pour l'enlèvement desquels se fit ce prolongement, ne peuvent en user à cause de l'excessive longueur de la ligne et de ses rudes pentes, peut-on leur refuser l'amélioration réclamée sur la route* n° 5, *route autrement favorable et par ses pentes et par le bénéfice de parcours de trois mille huit cents mètres qu'elle offre?*

Que signifient, dans cette large question, les intérêts de Baixas et de Calce? d'abord, ces intérêts n'existent pas; car ces communes viennent habituellement à Perpignan par la route départementale n° 1 et la route royale n° 117; pour leurs rares, très rares rapports avec les communes de la rive gauche de la Tet, elles ont la route n° 1 qui les conduit à Pézilla et Cornella; et pour aller du coteau à Villeneuve, Baho et Saint-Estève, elles ont à choisir entre les divers chemins qui rattachent ces communes à la route n° 1, et l'un d'eux notamment conduit en droite ligne du coteau à Villeneuve.

La carte des lieux prouvera notre assertion, que Baixas et Calce n'ont rien à prétendre dans la question pendante; qu'on ne se méprenne donc pas sur la cause et le fond d'une réclamation, si réclamation il y avait.

Nous n'opposerons pas des considérations mesquines et rétré-

cies, aux motifs qui, en 1826, firent prolonger la route n° 1 de Rivesaltes jusqu'à Baixas : ce prolongement, nous l'avons dit, était juste et mérité; mais est-ce à dire qu'il en soit de même du reste de ce prolongement, entre Baixas et Pézilla, qui ne cesse d'absorber, en constructions de ponts, en adoucissements de rampes, des sommes vraiment regrettables?

Nous avons épuisé les objections de nos adversaires, mais non pas nos moyens, car notre cause en est riche; néanmoins, comme il faut s'arrêter, finissons par quelques rapprochements :

Il est constant que les routes départementales doivent, autant que possible, converger vers le chef-lieu, afin d'amener les produits du sol et de l'industrie sur ce point qui est le plus favorable à leur débouché. Selon nous, ce principe est incontestable :

I° Comment se fait-il donc que la route n° 5 qui conduit les denrées, les vins des communes sur les trois points les plus importants du département, la plage Saint-Laurent, le port de Port-Vendres et le marché de Perpignan; comment se fait-il, disons-nous, que cette route si utile ne soit pas encore construite, tandis que la route n° 1, déserte, inutile entre Baixas et Pézilla, soit à peu près achevée, malgré sa triple longueur?

II° Baixas n'était pas sur le passage d'une ligne départementale; il a fallu construire quatre mille mètres de route environ pour aller jusqu'à lui, et la route n° 1 touche à ses murailles; Corbère possédait la route n° 116 depuis un siècle ou deux, et Millas vient de la lui enlever, parce que la direction nouvelle traverse deux communes de plus. Ainsi, dans le premier cas, une route a été dé-

viée à grands frais, pour être dirigée sur un centre de population; dans le second, on n'a pas tenu compte de la vieille origine; on s'est appuyé sur ce que trois centres de populations seront visités par la ligne nouvelle, tandis que l'ancienne n'en visitait qu'un seul; voilà donc deux exemples d'une application même exagérée des principes, et pourtant, on dispute à Villeneuve le passage de la route n° 5, bien que ce village soit situé sur le passage obligé de la ligne, de sorte qu'au lieu de marcher droit sur Villeneuve, on voudrait détourner la route pour l'éviter;

III° Villeneuve aurait-il obtenu faveurs sur faveurs, si bien qu'un avantage nouveau fût une cause fondée de reproche ou de jalousie? Nullement: Villeneuve n'a jamais rien obtenu; le bienfait qu'il sollicite du Conseil-Général, il ne le devra qu'à la situation du village, entre Baho et Pézilla, deux points qu'il faut rattacher par l'achèvement de la route départementale *déjà construite jusqu'à Baho;*

IV° Les intérêts privés s'agitent pour fausser l'esprit de l'entreprise, pour détourner la route des communes qu'elle doit visiter. L'économie leur servira de prétexte; elle n'aura pas de plus ardents apôtres. S'il s'agissait, au contraire, d'un projet qui favorisât ces mêmes intérêts, rien ne serait cher, et alors plus d'économie; témoin la route n° 1, et spécialement certaines parties de cette ligne, dont on n'oserait pas récapituler les énormes dépenses;

V° Enfin, la Commune de Villeneuve n'est pas populeuse; mais les intérêts réunis qu'elle représente, la situation qu'elle occupe, lui donnent bien plus de droits à la route n° 5, que n'en a eu

Millas à devenir un point trigonométrique, sillonné par trois routes formant cinq directions. Si intéressant que soit un chef-lieu de canton, il y a abus, et abus grave à déverser sur lui tant de faveurs à la fois. Avant de doter Millas de trop d'avantages, il fallait faire participer aux améliorations départementales, bien des localités qui les méritent aussi. Il fallait surtout construire la route n° 5, une des plus importantes, la seule qui converge vers le chef-lieu du département; et puisque le temps est enfin venu de s'en occuper, qu'elle s'achève, du moins, selon les conditions d'utilité publique, écrites dans la délibération du Conseil-Général, en date du 30 août 1836, et non point selon les vues des intérêts privés qui la disputent.

La discussion des intérêts publics est dans le droit de tous: nous avons usé du nôtre dans les limites que nous nous étions posées; nous avons même banni de notre cadre d'utiles digressions que nous eussions pu faire dans l'examen de telle autre ligne départementale. Nous nous sommes uniquement occupés du point qui nous touche; et si le prolongement de la route n° 1 entre Baixas et Pézilla a été par nous attaqué, c'est parce que la direction qu'on lui donna en fit une ligne hostile aux communes de la rive gauche de la Tet.

MAINTENANT, C'EST A LA COMMISSION D'ENQUÊTE, C'EST AU CONSEIL-GÉNÉRAL QUE NOUS REMETTONS NOTRE CAUSE. NOUS NOUS FIONS SANS CRAINTE AUCUNE A NOTRE BON DROIT, COMME A L'INDÉPENDANCE ET A L'INTÉGRITÉ DE NOS JUGES.

Perpignan, 18 Mars 1842.

# EXTRAITS

## DES PROCÈS-VERBAUX DES DÉLIBÉRATIONS PRISES PAR LE CONSEIL D'ARRONDISSEMENT ET LE CONSEIL-GÉNÉRAL, DANS LEUR SESSION DE 1836.

L'An mil huit cent trente six, et le lundi vingt-cinq Juillet à dix heures du matin :

Le Conseil d'Arrondissement de Perpignan s'est réuni pour continuer la première partie de la session annuelle, dans une des salles de l'Hôtel de la Préfecture, sous la présidence de M. Bernard Auriol.

*Présents :* MM. Bernard AURIOL, président ; Dominique CASES-CASES ; Guillaume AMIGUES ; Prosper RIU ; Antoine AZAIS ; Antoine MARIA ; Théodore GUITER, secrétaire.

Depuis long-temps, l'intérêt d'un grand nombre de Communes réclame la construction de la route n° 5 ; le Conseil exprime le vœu que cette route en partant de Saint-Estève, se dirige directement sur Baho, longe le village du côté du nord, et arrive ensuite le plus près possible du village de Villeneuve-la-Rivière en abandonnant la partie du chemin vicinal actuel de Baho et Villeneuve, souvent envahi par les eaux, et d'un entretien très difficile ; la direction indiquée est la seule qui réunisse tous les avantages et qui remplisse le but que l'on doit se proposer dans l'établissement d'une route, celui de lui faire traverser les populations autant que possible.

Signés : Les Membres du Conseil d'arrondissement.

L'An mil huit cent trente six et le trente-un Août, à neuf heures avant midi, le conseil se réunit dans la salle de ses délibérations.

*Présents :* MM. PARÉS, D'ANGLADA, LAMER, GIRONNE, BORTET, NOGUÈRES, PLANES, DELCASSO, SALETA, LACOMBE SAINT-MICHEL, COLOMER, BIGORRE, LACOUR, BARROT, MARIA-GELCEN, Justin DURAND.

Le procès-verbal de la séance d'hier est lu et adopté. M. le Président met sous les yeux du Conseil une pétition couverte de nombreuses signatures d'habitants de Saint-Estève, Baho, Villeneuve et Pézilla. Ils demandent que la Route Départementale n° 5, à partir de ce premier village, se dirige par la ligne la plus droite sur cette dernière commune où elle rejoindrait la Route Départementale qui, de Notre-Dame-du-Remède se porte sur Baixas et Saint-Laurent.

Le Conseil-Général accueille le vœu de ces populations, et il engage M. l'Ingénieur en chef, à lui soumettre à la session prochaine, un projet qui réponde à leurs besoins, et relie cette nouvelle route à la route n° 1, en l'approchant autant qu'il sera possible de Pézilla, en ayant égard s'il y a lieu, aux observations du Conseil d'Arrondissement. M. le Préfet est invité à mettre celle-ci sous les yeux de M. l'Ingénieur en chef.

Signés : Les Membres du Conseil-Général.

## EXTRAIT

DU RAPPORT DE M. BORDAS, INGÉNIEUR ORDINAIRE,

Rapport annexé aux deux projets rivaux qui furent présentés au Conseil-Général dans sa session de 1841 *.

. . . . . .

. . . . . .

La route n° 5 est construite depuis la digue d'Orry jusqu'à Saint-Estève et de Saint-Estève à Baho; c'est donc depuis Baho jusqu'à Notre-Dame-du-Remède qu'elle est encore en lacune.

* On se borne à citer cet extrait, parce que pour suivre utilement le Rapport tout entier, il faudrait avoir sous les yeux les plans qui servent à son intelligence.

Mais il existe une Route Départementale classée sous le n° 1 de Notre-Dame-du-Remède à la mer, qui est construite sur une très grande longueur et notamment entre Pézilla et Baixas, passant à Blanes. Les deux routes n° 1 et 5 sont, comme l'on voit, communes depuis Notre-Dame-du-Remède jusqu'à Pézilla ; *aussi la construction de la dernière entre Baho et Pézilla sera son achèvement*, le reste se confondant avec la Route Départementale n° 1.

L'exposé qui précède met en présence deux intérêts : l'un, celui de Villeneuve SANS LEQUEL LE BUT DE LA ROUTE N° 5 NE SERAIT PAS COMPLÈTEMENT ATTEINT ; l'autre, celui de l'économie, que l'on obtient incontestablement en dirigeant la Route n° 5, de Baho au pied de la montée de Villeneuve au point B, à 600 Mètres de Blanes; là elle finirait en s'embranchant à la Route Départementale n° 1, à laquelle elle emprunterait 2357 Mètres 70 Centimètres de longueur en sus, qu'en la dirigeant par Villeneuve et Pézilla. Nous disons que l'économie est en faveur de cette direction, c'est en effet la meilleure raison que l'on puisse opposer au tracé de Baho à Pézilla par Villeneuve, *car l'existence d'une carrière de pierre de taille où s'approvisionne tout le Département, et qui est située non loin de la montée de Villeneuve, ne saurait être, selon nous, un motif suffisant pour abandonner Villeneuve, et allonger la Route de 437 Mètres.*

. . . . . .

. . . . . .

*L'Ingénieur Ordinaire*, L. BORDAS.

Perpignan, 15 Aout 1841.

## AVIS DE M. RABOURDIN, INGÉNIEUR EN CHEF.

La Route Départementale n° 5 est ouverte depuis Perpignan jusqu'à Baho. De Baho, elle doit être prolongée jusqu'à la route n° 1, dont le point de départ est sur la route n° 4 en face de Millas, et qui passe par Cornella, Pézilla, Baixas, Peyrestortes, Rivesaltes et Saint-Laurent, pour aboutir enfin à la mer. Le rapport de M. Bordas pose d'une manière précise la question qui se présente ici ; il faut déterminer le point de réunion des routes n° 1 et 5. C'est au Conseil-Général qu'il appartient de choisir entre les deux tracés que l'on peut adopter. En portant la route n° 5 au bas de la montée de Villeneuve, l'on n'aura que 2,354 mètres de route à construire, qui coûteront 30,183 fr. 50 c.. En portant au contraire le point de réunion sur Pézilla, l'on devra construire 4,275 m. de route, qui sont estimés à la somme de 75,715 francs.

La question ne serait pas douteuse, si dans la seconde direction l'on n'avait pas l'avantage de desservir la commune de Villeneuve que l'on abandonne dans la première. L'importance de cette commune peut-elle engager le Conseil-Général à faire le sacrifice de 45,531 fr. 50 cent. qui est la différence entre les deux directions? EN ADOPTANT LE PREMIER TRACÉ PAR MOTIF D'ÉCONOMIE, LA ROUTE N° 5 NE SATISFERA QU'IMPARFAITEMENT AU BUT QUE L'ON S'EST PROPOSÉ EN DEMANDANT SON CLASSEMENT. *On ne pouvait en effet motiver ce classement, que sur le besoin de rattacher les communes de Saint-Estève, Baho, Villeneuve, Pézilla et Cornella, au Chef-lieu. Pourquoi la Commune de Villeneuve seule serait-elle privée de ce grand avantage? En faisant passer la route par Villeneuve, les communes*

*de Pézilla et de Cornella se trouveront d'ailleurs rapprochées du Chef-lieu de* 436 *mètres.*

En jetant les yeux sur le plan n° 1 du projet A D il semblerait que dans le projet par Villeneuve, l'on pourrait éviter le déplacement du ruisseau d'arrosage auprès de Baho, et la construction de deux aqueducs doubles aux profils des n$^{os}$ 26 et 31. Il suffirait pour cela de briser l'alignement unique proposé entre Baho et Villeneuve.

Le canal principal ne devant pas passer au nord de la route après sa construction, les deux aqueducs doubles ne sont destinés qu'à rejeter dans ce canal les eaux pluviales qui descendent du nord vers la route; ils sont donc indispensables dans tous les cas. D'ailleurs en déplaçant le canal d'arrosage l'on divise moins les premiers champs que l'on rencontre auprès de Baho; circonstance dont nous devons nous prévaloir dans l'expropriation.

*L'Ingénieur en Chef*, RABOURDIN.

Perpignan, le 23 Août 1841.

S.t Laurent
Torreilles
MÉDITERRANÉE

STANFORD UNIVERSITY LIBRARY

To avoid fine, this book should be returned on
or before the date last stamped below

449744

TE
72
P9 R4

TE 72 .P9 .R4 C.1
Reclamations des communes de V
Stanford University Libraries
3 6105 036 393 572

DATE DUE